Fondo "Comisión Especial Malvinas"
Sección "Operaciones"
Caja 9
Carpeta 3

9

DIVISION CENTRAL

FECHA:

RESERVADO

ENTRO: 221300 Abr 82

FOLIO 218

Origen y Nro del Expte: **C F A - Expte S/Nro**

Sintesis del Contenido: **Eleva Plan de Operaciones.-**

Destino Interno: **Planes**

Recibido por:

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA

SECRETO

Folio
FC
3

Buenos Aires, 20 de Abril de 1982.

OBJETO: Elevar Plan de Operaciones.

AL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO.

FUERZA AEREA
Nº 1.370.764
E
S 20.ABR.82

1. Elevo adjunto al señor Comandante el ejemplar Nº 03 del Plan de Operaciones 1/82 "CABURE AZUL Y BLANCO" de este Comando.

2. El presente expediente se confeccionó por duplicado quedando el mismo para el archivo de este Comando Superior habiendo intervenido en su redacción e impresión el Vicecomodoro D. Mario Enrique ROMAN (EMAir 1621) y el Cabo Héctor Oscar ARANDA (Ofc 18285).

Documentos
Agregados:

BRIGADIER MAYOR AUGUSTO JORGE HUGHES
COMANDANTE AEREO DE DEFENSA

Cdo. AA. Del

E

R 20.ABR.82 4132

FUERZA AE[illegible]INA
COMANDO AER[illegible]A

RESERVADO

Buenos Aires, 20 de Abril de 1982.

OBJETO: Elevar sobre cerrado.

AL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO.

FUERZA AEREA
Nº 1370.164
E
S 20.ABR.82

1. Adjunto elevo al señor Comandante un sobre cerrado conteniendo documentación "SECRETA".

BRIGADIER MAYOR AUGUSTO JORGE HUGHES
COMANDANTE AEREO DE DEFENSA

Documentos Agregados:

Cdo. Ae. Def.

E

R 20.ABR.82 4/32.

SECRETO

COMANDO DE DEFENSA AEREA

PLAN DE OPERACIONES 1/82

"CABURE AZUL Y BLANCO"

MERLO 19 ABR 82

COPIA Nº: 03

ESTE PLAN DE OPERACIONES REEMPLAZA
Y ACTUALIZA AL EMITIDO CON FECHA
29 MAR 82

SECRETO

PLAN DE OPERACIONES
Nº 1/82
"CABURE AZUL Y BLANCO"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

CARTOGRAFIA: La del PC CDA 1/81 "CABURE"

HUSO HORARIO: Hora Local Argentina

ORGANIZACION: Ver Anexo "ALFA"

Comandante de Defensa Aérea: Brig. My. Augusto Jorge HUGHES

Comandante de Defensa Aérea de Zona "BAIRES": Brig. My. Augusto Jorge HUGHES

Comandante de Defensa Aérea de Zona "SUR": Brig. Roberto Fernando CAMBLOR

Jefe VI Brigada Aérea: Brig. Roberto Fernando CAMBLOR

Jefe VIII Brigada Aérea: Brig. David Eduardo A. GIOSA

Jefe BAM "MAR DEL PLATA": Com. Luis Fabián TOLABA

Jefe G1VA: Com. José María R. LAFARGA

Jefe G2VYCA: Com. Enrique SAAVEDRA

Jefe Sector Defensa Aérea GAL: Com. Manuel Marcelo MIR

Jefe Sector Defensa Aérea CRV: Com. Tomás Alberto RODRIGUEZ

Jefe Sector Defensa Aérea MLV: Vcom. Oscar Luis ARANDA DURAÑONA

Jefe Sector Defensa Aérea GRA: Com. Carlos Enrique CORINO

Autoridad de coordinación: Dirección Nacional de Defensa Civil: Brig. (R) Lorenzo D. BRAVO DEHEZA

Control Operacional: Dirección de Tránsito Aéreo: Com. Jorge Silvano RAIMONDI

I PARTE

SITUACION

ANTECEDENTES HISTORICOS Y SITUACION GENERAL

1. El archipiélago de las Islas Malvinas fue usurpado por

Gran Bretaña el 3 de enero de 1833.

2. A partir de entonces los sucesivos gobiernos argentinos han reclamado permanentemente su devolución sin resultado.

3. La conducción nacional continúa las negociaciones con el país usurpador en cuanto ello sea conveniente al interés nacional.

4. En repetidas oportunidades la República Argentina ha planteado el caso ante los foros internacionales. La Asamblea General de las Naciones Unidas ha dictado una serie de resoluciones atinentes al problema en análisis, exhortando a la solución pacífica del diferendo.

5. Las negociaciones se han visto permanentemente entorpecidas por la posición inglesa, la que se ha aferrado al punto segundo de la Resolución 1514 que expresa que todos los pueblos tienen el derecho de libre determinación. Por consiguiente Londres mantiene una posición invariable desde hace más de veinte años, en el sentido de que nada se logrará sin la voluntad y el consentimiento de los habitantes de las Islas Malvinas.

6. El sentimiento contrario a nuestro país que impera en los habitantes de las islas, producto del permamente adoctrinamiento de los funcionarios ingleses comisionados en el archipiélago, continúa manifestándose hasta el presente; no obstante todas las acciones generadas por distintos gobiernos argentinos para lograr su captación e integración.

7. Actualmente es manifiesta la política favorable de Chile hacia el país usurpador tendiente a sacar el mayor provecho de la situación existente, para armonizarla con sus pretensiones en el Atlántico Sur.

8. La posible existencia de recursos renovables y no renovables importantes en lasIM y sus áreas marítimas adyacentes, hacen más compleja, en los últimos tiempos, la posición inglesa.

9. La operatividad de los actos de juridicidad emanados de la Asamblea General de las Naciones Unidas tiene un límite, como consecuencia de que el citado organismo carece de la fuerza compulsiva para imponer el derecho cuando no son acatadas sus resoluciones.

10. La prolongación a través de 149 años de las negociaciones con el país usurpador y los resultados obtenidos hasta el presente, permiten concluir que difícilmente podrá alcanzarse el logro del objetivo político sólo con las negociaciones.

11. Por todo lo expuesto el Comité Militar ha dispuesto imponer a Gran Bretaña la aceptación de una situación de hecho que de solución definitiva al pleno ejercicio de la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. Consecuentemente el Nivel Estratégico Militar resolvió alistar una Fuerza Conjunta, previendo su empleo en forma sorpresiva y en el momento y circunstancia más favorables, para ocupar y mantener las mencionadas islas ejerciendo simultáneamente el gobierno militar.

SITUACION PARTICULAR

12. La Resolución Estratégica Militar establece el empleo de parte del Poder Militar para conquistar, consolidar y asegurar el Objetivo Estratégico Militar en el momento y circunstancias más favorables, previa resolución del Comité Militar, y mantener simultáneamente las previsiones del Caso CHILE, a fin del logro de los objetivos políticos.

13. El Objetivo Estratégico Militar establece imponer a GRAN BRETAÑA la aceptación de una situación militar de hecho, que dé solución definitiva al pleno ejercicio de la soberanía argentina en las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR.

14. Dentro del Concepto Estratégico Militar, se especifica:

1º) Organizar, adiestrar y alistar las fuerzas conjuntas que integrarán la Reserva Estratégica Militar, en condiciones de disuadir o interdictar las reacciones militares de GRAN BRETAÑA y, eventualmente, apoyar al TO "MALVINAS".

2º) El Poder Militar no empeñado mantendrá las previsiones del Caso CHILE.

3º) Materializada la conquista de los objetivos y simultáneamente con la desafectación del TO "MALVINAS", transferir la responsabilidad del mismo al TO "ATLANTICO SUR" y extender su jurisdicción con los espacios marítimos necesarios para garantizar la defensa integral de todo el litoral atlántico argentino.

4º) Complementariamente se preverá la defensa aeroespacial directa, activa y pasiva, en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales.

15. Los conceptos anteriores, incluídos en la Directiva de Estrategia Militar Nº 1/82 (Caso MALVINAS) son retenidos por el CDA.

16. Este Documento especifica quelos Comandos Estratégicos Operacionales satisfarán las tareas emergentes y las de las DEMIL Nº 2/79 y Nº 1/81 (Caso CHILE), fundamentalmente en lo concerniente a previsiones ante una eventual acción ofensiva sorpresiva por parte de CHILE.

17. El Nivel Estratégico Militar resolvió crear el TO "MALVINAS" con un EMC y tres componentes, correspondientes a cada FFAA.

18. El Comando Aéreo de Defensa intervendrá en el componente aéreo con personal para el comando, medios de combate y VYCA.

19. El CDA procederá durante la operación a ejercer la responsabilidad de la defensa aérea directa , activa y pasiva, de los OOMM trascendentes del Potencial Nacional, sobre el territorio nacional y aguas jurisdiccionales.

20. El TO "MALVINAS" tiene como tarea particular conquistar los objetivos insulares y establecer el gobierno militar en el territorio recuperado, debiendo finalizar esta actividad el día "D+5" y transferir sus responsabilidades al TO "ATLANTICO SUR", el cual ampliará su jurisdicción con los espacios marítimos necesarios para la defensa integral del litoral atlántico argentino (Ver Anexo "ALFA" - Fuerzas Amigas).

FUERZAS AMIGAS

21. Las Fuerzas Amigas se detallan en el Anexo "ALFA" (Organización).

FUERZAS ENEMIGAS

22. Las Fuerzas Enemigas se detallan en el Anexo "CHARLIE" (Inteligencia).

DEFINICIONES

23. Día "R": Día en que se adopta la resolución de emplear el poder militar. Lo comunicará oportunamente el Comité Militar.

24. Día "D": Día en que la fuerza conjunta inicia la operación militar. Será fijado por el Comité Militar, pero el CTO "MALVINAS", ante condiciones meteorológias adversas está autorizado por sí a adelantarlo o posponerlo.

II PARTE

MISION

25. "Proveerá los medios que requiera el componente aéreo del TO "MALVINAS" a partir del día "R" y preverá, coordinará y ejecutará la defensa aeroespacial directa, activa y pasiva, en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales, a partir del día "D+3" a fin de contribuir al logro del Objetivo Estratégico Militar".

III PARTE

EJECUCION

CONCEPTO DE LA OPERACION

26. El Teatro de Operaciones MLV ejecutará, con centro de gravedad en Puerto Stanley, el día "D", una maniobra estratégica operacional ofensiva convergente mediante la ejecución de dos operaciones coordinadas, una anfibia y una aerotransportada.

27. Mediante la operación anfibia se ocupará la Isla el día "D" a la hora "H", excepto el aeródromo que será ocupado por personal del Grupo Comando LADE infiltrado.

28. Para posibilitar la operación aerotransportada y la

ocupación del aeródromo el componente aéreo deberá previamente alistar medios de combate, de apoyo operativo y de transporte. Se alistará al GOE y se instruirá convenientemente al personal que se infiltrará.

29. Una vez ocupado militarmente, el aeródromo se constituirá en BAM y de inmediato se lo alistará operativamente para posibilitar las operaciones aéreas. Su funcionamiento será H-24.

30. El componente aéreo será responsable de los traslados modo aéreo, del control de tránsito aéreo, de la defensa terrestre de la BAM, de las evacuaciones sanitarias y, fundamentalmente, de alcanzar y mantener la capacidad de realizar la defensa aérea con medios terrestres y aéreos, éstos últimos con capacidad limitada para oponerse a helicópteros o aviones de transporte y tareas de reconocimiento lejano y reconocimiento ofensivo.

31. El Comando de Defensa Aérea proveerá al componente aéreo con los siguientes medios:

1º) Personal de Oficiales Jefes especialistas en operaciones aéreas de defensa para la Jefatura del CIC MLV y PC "Cóndor".

2º) Medios para la instalación de un radar móvil "Westinghouse" y un CIC de campaña, con las siguientes funciones:

a) Conformar un SCAD para ejecutar operaciones aéreas de defensa.

b) Suministrar la alarma de ataques aéreos.

c) Suministrar información a los CCIICC vecinos (GAL, GRA y CRV).

d) Control del Tránsito Aéreo.

e) Colaborar en las operaciones de B y R.

f) Desempeñarse como PDO contra objetivos terrestres o navales.

g) Apoyar a la navegación aérea.

3º) DOS (2) aviones M-III que desplegarán a la BAM GAL el día "D-3" con la tarea de reforzar la capacidad de defensa aérea que posee esta unidad.

32. Asimismo el CDA, como rector en planificación de artillería antiaérea, asesora estimando necesaria la implementación en la BAM MLV de una defensa antiaérea compuesta como mínimo de NUEVE (9) piezas RH de 20mm, DOS (2) piezas Oerlikon de 35mm con radar y UN (1) radar ELTA, dado que esto permitirá, además de su función primaria de defensa aérea, contar con medios de apreciable capacidad para la defensa terrestre de la BAM.

33. A partir del día "D+3" el CDA estará en capacidad de entrar en operaciones en el CODAZ "BAIRES" y CODAZ SUR. El CODAZ NO y CODAZ NE no se implementarán.

34. Este esquema de defensa aérea implementado permitirá oponerse a una doble amenaza:

1°) Proveniente de móviles aéreos embarcados o basados en tierra continental americana, africana o insular con posterior recuperación en sus bases de partida o en territorio de CHILE.

2°) Proveniente de móviles aéreos basados en el Sur de CHILE.

35. El despliegue y la operación de los medios se efectuará de acuerdo a lo previsto en el PC CDA 1/81 "CABURE" para el CODAZ "BAIRES" y CODAZ SUR, con las siguientes variantes:

1º) CODAZ "BAIRES":

a) Por no haber ingresado aún el material Oerlikon 20mm previsto, la defensa antiaérea se implementará:

- Br.Aé. VI: con su dotación de Bofors 40mm y un radar ELTA que desplegará la BAM MDP.

- Br.Aé. VIII: con una batería TCM 20mm (8 piezas) y un radar ELTA que desplegará la BAM MDP.

- CIC "BAIRES": con 8 piezas "BROWNING" 12,70mm del G2VYCA.

b) Debido a la limitación actual de tripulantes Etapa III, la Br.Aé. VI operará desde su aeródromo con SEIS (6) M-V en lugar de los DOCE (12) previstos.

c) Br.Aé. VIII: Operará con SEIS (6) M-III. Tendrá 1 Lear Jet para enlace a disposición del CDA.

d) Dispondrá de aviones de combate de mediana perfomance para oponerse al ataque de helicópteros en localidades o áreas costeras con OOMM trascendentes, según el siguiente detalle:

- AD La Plata: DOS (2) IA-58

- Base Aeronaval Punta Indio: DOS (2) Macchi o Turbomentor.
- BAM MDP: DOS (2) MS 760
- Base Aeronaval Comandante Espora: (DOS) 2 Macchi o Turbomentor.

e) Dispondrá DOS (2) radares ANTPS 44 de Ejército, uno en MDP integrado con un radar del CELPA ATLANTICO para información de altura y otro en VIE, integrado con un radar COTAL que desplegará de ARMACOR', para información de altura.

2°) CODAZ SUR, compuesto por 4 Sectores de Defensa Aérea:

a) Sector Comodoro Rivadavia, disppndrá:

- En la Br.Aé. IX:
  - 4 M-III
  - 6 M-V
  - 2 Turbocomander retransmisores.
  - 9 RH 20mm
  - 1 radar ELTA
  - CIC CRV
  - 1 radar móvil "Westinghouse"
  - 6 "Browning" 12,70 para defensa antiaérea del radar móvil.
- En la Base Aeronaval Almirante ZAR (TRE):
  - 2 Macchi para defensa contra helicópteros.
- Mantendrá coordinación con la BAM SJU para transmitir alarma de despegue al material A-4C del CAE allí basado.
- NO implementará la EI SJU.

b) Sector Río Gallegos, dispondrá:

- En la BAM GAL:
  - 6 M-III
  - 2 Turbocomander retransmisores.
  - 4 piezas Oerlikon 35mm con radar Superfledermaus.
  - 9 piezas RH 20mm
  - 1 radar ELTA
  - CIC GAL
  - 1 radar móvil "Westinghouse"
  - 7 "Browning" 12,70mm para defensa antiaérea del radar móvil.
- En la BAM SCZ:
  - 2 IA 58 para defensa contra helicópteros.
  - Además, mantendrá coordinación con la BAM SCZ para transmitirle alarma de despegue al resto del material IA 58 allí basado.

c) Sector Río Grande, dispondrá:

- En el AU Río Grande:
    - 8 M-V
    - 2 Macchi o Turbomentor para defensa contra helicópteros. 2 Turbocomander retransmisores.
    - 15 Bofors 40mm de la Armada y un ELTA
    - CIC GRA
    - 1 radar móvil "Westinghouse"
    - 1 radar de la Armada, de vigilancia.
- En el AD Ushuaia:
    - 2 Macchi o Turbomentor para defensa contra helicópteros.

d) Con el Sector de Defensa Malvinas mantendrá relación de coordinación funcional. Este sector dispone de:

- Material aéreo IA 58
- CIC MLV
- 1 radar móvil "Westinghouse"
- 9 RH 20mm
- 2 Oerlikon 35mm y un radar Superfledermaus.
- 1 radar ELTA
- Recibe información de un radar ANTPS 44 de Ejército basado en la Isla.

e) El CODAZ SUR empleará la información de vigilancia que le suministren los radares ANTPS 44 de la artillería antiaérea de Ejército, si esta Fuerza los despliega en su jurisdicción, para lo cual ya se han coordinado los enlaces.

36. Si bien la dependencia del CIC MLV a los fines orgánicos corresponde al componente aéreo del TO "MALVINAS" y, posteriormente del TO "ATLANTICO SUR", se mantendrá relación de coordinación funcional entre el CODAZ SUR y el CIC MLV a los fines de las operaciones de defensa aérea.

37. Por las características particulares de la operación, el CDA procederá a ordenar los despliegues por sistema de armas y por lugar de despliegue, de forma tal de regular el empleo de los medios en cantidad y oportunidad en función de la amenaza enemiga.

38. En caso de que no se cree el TOS, el CODAZ SUR no transferirá sus medios a la FAS. En caso necesario, el CDA ordenará qué medios aéreos serán transferidos al CAE, previa coordinación con el mismo.

39. La Armada proveerá:

1º) Información de vigilancia aérea, proveniente de sus radares embarcados, al CODAZ "BAIRES" y CODAZ SUR.

2º) Información de exploración y reconocimiento naval (aérea o marítima), sobre posición de navíos enemigos con capacidad de portaaviones o portahelicópteros, al CODAZ "BAIRES" y CODAZ SUR.

3º) Material Aéreo Macchi o Turbomentor para defensa costera contra ataques de helicópteros.

4º) Información sobre movimientos aéreos que visualicen navíos mercantes propios en el Atlántico y embarcaciones de menor porte en el Río de la Plata.

5º) Información sobre la posición de su artillería antiaérea.

6º) Oficiales de enlace en el CDA, CODAZ "BAIRES" y CODAZ SUR.

7º) Enlaces de comunicaciones y artillería antiaérea en GRA.

40. Ejército proveerá:

1º) La información de vigilancia de los TRES (3) radares ANTPS 44 pertenecientes a la AADA 601 de Mar del Plata. De acuerdo al despliegue que se decida para este material, se enlazará con el CIC del Sector de Defensa Aérea que corresponda por jurisdicción.

2º) Información sobre la posición de su artillería antiaérea.

3º) Oficiales de enlace en el CDA, CODAZ "BAIRES" y CODAZ SUR.

4º) Enlaces de comunicaciones.

41. En Bases y Aeródromos correspondientes a áreas de OOMM trascendentes del Potencial Nacional se emplazarán secciones o escuadrillas de aviones de combate de mediana perfomance para oponerse a ataques de helicópteros.

42. Se emplearán a tal fin MS 760 e IA 58 de Fuerza Aérea y Macchi y Turbomentor de la Armada.

43. El material aéreo de Fuerza Aérea (IA 58 y MS 760) que se emplee quedará subordinado al CODAZ o Sector que corresponda. El material aéreo de la Armada operará en Bases Aeronavales, será apoyado logística y técnicamente por estas y su empleo operativo será coordinado por el CODAZ o Sector que corresponda.

44. Se utilizarán los siguientes emplazamientos:

Lugar	Material Aéreo	Dependencia operativa del:
1º) AD LA PLATA	IA-58	CODAZ "BAIRES"
2º) Base Aeronaval Punta Indio	Turbomentor	CODAZ "BAIRES"
3º) BAM Mar del Plata	MS 760	CODAZ "BAIRES"
4º) Base Aeronaval Cte Espora	Turbomentor	CODAZ "BAIRES"
5º) Base Aeronaval Alte ZAR	Macchi	Sector CRV
6º) BAM SANTA CRUZ	IA-58	Sector GAL
7º) Base Aeronaval Río Grande	Macchi o Turbomentor	Sector GRA
8º) Base Aeronaval Ushuaia	Macchi o Turbomentor	Sector GRA

Fases de la Operación

45. La operación comprende 4 fases:

46. Fase 1 - Preparatoria: Abarca desde la recepción del presente Plan hasta el día "R", durante la misma:

1º) Se procederá a completar las tareas de la Fase Alistamiento que especifica el PC CDA 1/81 "CABURE".

47. Fase 2 - Preliminar: Abarca desde el día "R" al día "D-1", durante la misma:

1º) Se desplegará un radar móvil en la Br,Aé. IX el día "D-3" para su posterior traslado a la BAM MLV.

2º) Se desplegarán DOS (2) M- III y su apoyo técnico el día "D-3" a la BAM GAL.

3º) Se desplegará personal para la Jefatura del CIC en MLV el día "D-3".

4º) El resto de los medios continuará en tareas de alistamiento.

48. Fase 3 - Maniobra Estratégica Militar: Abarca desde el día "D" al "D+2", durante la misma:

B

1º) Se desplegará un radar móvil en la Br Aé IX el día "D+1".

2º) Se desplegará una Ba TCM 20mm y un radar ELTA por modo terrestre de la BAM MDP a la Br Aé VIII el día "D+1".

3º) Se desplegará un radar ELTA y equipos HT, para enlazar la AAa, or modo terrestre de la BAM MDP a la Br Aé VI, el día "D+1".

4º) Se alistará el personal integrante de los EEMM.

5º) El resto de los medios continuará con tareas de alistamiento.

49. Fase 4 - Mantenimiento: Abarca desde el día "D+3" hasta nueva orden, durante la misma:

1º) Se implementarán el CODAZ "BAIRES" y el CODAZ SUR, a partir del día "D+3".

2º) Se desplegarán CUATRO (4) M III con su apoyo técnico en la Br Aé IX el día "D+3".

3º) Se mantendrán alistados para su despliegue cuando lo ordene el CDA:

a) OCHO (8) M-V, con su apoyo técnico al AD RIO GRANDE.

b) SEIS (6) M-V, con su apoyo técnico, a la Br Aé IX.

c) CUATRO (4) M III, con su apoyo técnico a la BAM GAL.

d) UN (1) radar móvil "Westinghouse" en el AD RIO GRANDE.

e) El sistema de armas "Oerlikon 35mm":

- A la BAM GAL: 4 piezas y un radar.
- A la BAM MLV: 2 piezas y un radar.

f) Se mantendrán dos radares móviles alistados en el G2VYCA en reserva, uno de ellos podrá adelantarse a CRV.

g) Se alistará para despliegue el material aéreo para oponerse a ataques de helicópteros, para enlace rápido y retransmisores.

4º) Se ejecutará la defensa antiaérea y aérea pasiva en las unidades.

ASIGNACION GENERAL DE TAREAS

50. Se detalla en el Anexo "ECO".

IV PARTE

INSTRUCCIONES DE COORDINACION

COORDINACIONES A EFECTUAR

51. Además de lo especificado en el Apéndice 9 del Anexo "ECO" del PC CDA 1/81 "CABURE", se agregan:

1º) Con el CAE:

a) La exploración y reconocimiento lejanos sobre el Atlántico Sur para detectar la presencia de navíos con capacidad de portar aviones y/o helicópteros.

b) El empleo de aviones de combate de mediana velocidad (Pucará, MS 760) para oponerse al ataque de helicópteros y efectuar patrullado en áreas costeras con OOMM trascendentes del Potencial Nacional.

c) El empleo de medios aéreos de combate del CDA, por parte del CAE, para oponerse a la flota enemiga y la determinación del armamento a emplear.

d) Las comunicaciones a implementar para materializar la coordinación del apart. a).

e) La comunicación de las OOFF al CIC que corresponda por jurisdicción.

f) Los corredores de tránsito aéreo y de artillería antiaérea.

g) El suministro de la alarma táctica oportuna.

h) El sostén logístico de los medios del CAD que operan en unidades del CAE, fundamentalmente combustible y armamento

i) El empleo de medios de B y R.

j) La normalización de cartografía, grillado de la misma y su codificación para la transmisión de la información originada por lo especificado en los apartados a) y b).

2º) Con Ejército:

a) La asignación de un Oficial de Enlace en este Comando (Grupo 1 de Vigilancia Aérea - Ruta 200 - Km. 6 - MERLO - Pcia.Bs.As.) y un Oficial de Enlace en el Comando de Defensa Aérea de Zona Sur (IX Brigada Aérea - COMODORO RIVADAVIA - Pcia. de Chubut), pertenecientes al Comando de Artillería.

b) La protección, con su artillería antiaérea no comprometida en el planeamiento operativo, de OOMM trascendentes del Potencial Nacional.

¿AA?

c) La explotación de la información de sus radares de vigilancia, sobre movimientos de móviles aéreos, que complemente la obtenida por el sistema de defensa aérea.

d) TRES (3) frecuencias en HF/BLU para enlace entre sus radares de vigilancia y los Centros de Información y Control (CIC) del Comando de Defensa Aérea, con horario H-24.

e) Los planes de vuelo, corredores de tránsito aéreo y corredores de artillería antiaérea a cumplir por la Aviación de Ejército.

f) Las zonas de emplazamiento de su artillería antiaérea y proyectiles guiados superficie-aire para evitar su sobrevuelo por aviones propios.

3º) Con la Armada:

a) La asignación de un Oficial de Enlace en este Comando (Grupo 1 de Vigilancia Aérea - Ruta 200 - Km.6 - MERLO - Pcia.Bs.As.) y un Oficial de Enlace en el Comando de Defensa Aérea de Zona Sur (IX BRIGADA AEREA - COMODORO RIVADAVIA - Pcia.de Chubut).

b) La protección, con su artillería antiaérea no comprometida en el planeamiento operativo, de OOMM trascendentes del Potencial Nacional.

c) El empleo de ambarcaciones menores, militares o civiles, para patrullado en áreas focales de OOMM costeros, a fin de desempeñarse como puestos de observadores del aire para detectar la aproximación de móviles aéreos desde el mar, hacia la costa, principalmente a bajas cotas, en horario diurno.

d) La explotación de la información de los radares de las unidades de la flota, para detectar en profundidad y con la mayor antelación posible la aproximación a la costa de medios aéreos, siendo este aspecto de fundamental importancia para el sistema de defensa implementado.

e) El empleo de aeronaves navales de mediana perfomance (Macchi) en el patrullado de áreas focales de OOMM costeros para oponerse al ataque de helicópteros y/o el empleo para el mismo fin de aeronaves de Fuerza Aérea (MS 760 o Pucará) desde aeródromos navales.

f) El control del espacio aéreo en jurisdicción del TO "ATLANTICO SUR", en aquellos sectores comprendidos bajo el alcance de detección de los radares del sistema de defensa aérea implementado por este Comando.

g) La información permanentemente actualizada sobre posi-

ción, tipo y cantidad de navíos enemigos con capacidad de portar aviones y/o helicópteros.

h) TRES (3) frecuencias en HF/BLU para enlace H-24 entre unidades de la flota y los Centros de Información y Control (CIC) del Comando de Defensa Aérea, para suministrar la información a que de origen lo especificado en los apartados d) y g).

i) Los planes de vuelo, corredores de tránsito aéreo y corredores de artillería antiaérea a cumplir por la Aviación Naval.

j) Las zonas de emplazamiento de su artillería antiaérea y proyectiles guiados superficie-aire para evitar su sobrevuelo por aviones propios.

k) La normalización de cartografía, grillado de la misma y su codificación para la transmisión de la información originada por lo especificado en los apartados c), d), e) y g).

Uniformes

52. Se empleará el siguiente uniforme:

1º) Tripulantes: De Vuelo.

2º) Apoyo técnico: Buzo de trabajo.

3º) Resto del personal: De Campaña.

Armamento

53. Todo el personal militar superior, subalterno y tropa empleará armamento reglamentario provisto o el que le corresponda por su rol de combate.

Relaciones de Comando

54. Se mantendrán las especificadas en el PC CDA 1/81 "CABURE".

Puesto Comando y Sucesión del Mando

55. De acuerdo al PC CDA 1/81 "CABURE".

Comunicaciones

56. Se detallan en el Anexo "GOLF".

Puesta en vigencia del Plan

57. El presente Plan entrará en vigencia a partir del momento de su distribución.

58. Las órdenes a cada comando y unidad de origen de medios para despliegue y operación serán comunicadas oportunamente por mensaje, así como el día "D".

59. Desde la recepción del presente Plan y hasta la orden de despliegue u operación según corresponda, los medios involucrados estarán en alistamiento en sus unidades.

Brigadier Mayor AUGUSTO JORGE HUGHES
Comandante de Defensa Aérea

ANEXOS

"ALFA" - Organización
"BRAVO" - Personal
"CHARLIE" - Inteligencia
"DELTA" - Operaciones
"ECO" - Asignación General de Tareas
"FOXIROT" - Material
"GOLF" - Comunicaciones
"HOTEL" - Asuntos Jurídicos
"INDIA" - Finanzas

DISTRIBUIDOR

COMITE MILITAR (EMC)	COPIA 01
COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA	COPIA 02
COMANDO EN JEFE EJERCITO	COPIA 03
COMANDO EN JEFE ARMADA	COPIA 04
COMANDO DE DEFENSA AEREA Y CODAZ BAIRES	COPIA 05
COMANDO AEREO ESTRATEGICO	COPIA 06
COMANDO TO ATLANTICO SUR	COPIA 07
COMANDO FUERZA AEREA SUR	COPIA 08
CODAZ SUR Y SECTOR CRV	COPIA 09

BAM GAL Y SECTOR	COPIA 10
SECTOR GRA	COPIA 11
BAM MLV Y SECTOR	COPIA 12
VI BRIGADA AEREA	COPIA 13
VIII BRIGADA AEREA	COPIA 14
BAM MDP	COPIA 15
GIVA	COPIA 16
G2VYCA	COPIA 17

AUTENTICACION:

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

ANEXO "ALFA" (ORGANIZACION)
P.O. 1/82 "CABURE AZUL Y BLANCO"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

---

1. El presente Anexo está compuesto por:

1º) Apéndice 1: Organización del CDA, CODAZ "BAIRES" y CODAZ SUR.

2º) Apéndice 2: Organigrama del CDA.

3º) Apéndice 3: Organigrama de las Fuerzas Amigas (Comandos TTOO "MALVINAS" y "ATLANTICO SUR").

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

FOLIO 22

APENDICE 1 AL ANEXO "ALFA"
(ORGANIZACION)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

COMANDO DE DEFENSA AEREA
Y
COMANDO DE DEFENSA AEREA DE ZONA BAIRES

COMANDANTE: Brigadier Mayor D Augusto Jorge HUGHES

JEFE DE ESTADO MAYOR: Brigadier D Teodoro Guillermo WALDNER

A - 1:

JEFE: Mayor D Jorge GOYOGANA

AUXILIAR: Mayor D Carlos L SOLIS

ASESOR JURIDICO: Mayor D Aldo FEUERMAN

AUXILIAR JURIDICO: 1º Teniente D José A UNCAL

ASESOR SANIDAD: Mayor D Agustín STORINO

AUXILIAR SANIDAD: Mayor D Roberto G DEMARCO

A - 2:

JEFE: Comodoro D Ernesto A ANTE

AUXILIAR: Mayor D César NENNA

AUXILIAR: Capitán D Osvaldo FRANCO

A - 3:

JEFE: Vicecomodoro D Joaquín P SOLABARRIETA

AUXILIAR: Vicecomodoro D Mario Enrique ROMAN

AUXILIAR: Mayor D Juan E SCHERER

ASESOR VYCA: Vicecomodoro D Jacobo E PEIL

ASESOR ARTILLERIA ANTIAEREA: 1º Teniente D Carlos MONTI

ASESOR B Y R: Capitán D Carlos PAREDES

ASESOR DEFENSA CIVIL: Vicecomodoro (R) D Gustavo ARRASCAETA

ASESOR TRANSITO AEREO: Mayor D Rubén M GARBI

ASESOR .RO.A.: Capitán D Jorge H FUNES

OFICIAL ENLACE EJERCITO: Teniente Coronel PELTZER

OFICIAL ENLACE ARMADA: Capitán de Navío D Camilo NABIAS

ASESOR METEOROLOGICO: Teniente D Fernando PEQUEÑO

A - 4:

JEFE: Comodoro D Antonio RIZZO CORALLO

AUXILIAR: Vicecomodoro D Luis A SANZ (CONDOR)

AUXILIAR: Capitán D Ernesto LYNCH

A - 5:

JEFE: Comodoro D Román VALDECANTOS

AUXILIAR: vicecomodoro D Horacio SICA (CONDOR)

A - 6:

JEFE: Vicecomodoro D Jorge R ARGUELLO

AUXILIAR: Vicecomodoro D José Antonio ZABALA

AUXILIAR: Mayor D Carlos DEMARIA

COMANDO DE DEFENSA AEREA ZONA SUR

COMANDANTE: Brigadier D Alberto F CAMBLOR

A - 2 : Mayor D Luis Tomás TRILLO

A - 3 : Comodoro D Tomás RODRIGUEZ

ASESOR ROA: 1º Teniente D Gustavo GIAYETTO

ASESOR VYCA: Vicecomodoro D Juan Carlos FERNANDEZ

ASESOR AAa: Mayor D Héctor MARTINEZ SALGADO

ASESOR DEFENSA CIVIL: Teniente Coronel (R) MUÑOZ

ASESOR TRANSITO AEREO: Mayor D Mario CARLEN
Mayor (R) D Oscar R FERNANDEZ

OFICIAL ENLACE EJERCITO: Teniente Coronel D Enrique CURIONI

OFICIAL ENLACE ARA: Capitán de Navío GRONDONA

JEFE CENTRAL COMUNICACIONES:

A - 4 : Mayor D Carlos ARGENTE

SECTOR CRV:

JEFE : Comodoro D Tomás RODRIGUEZ

JEFE CIC CRV: Mayor D Eduardo R COSTA

AUXILIAR: Mayor D Guillermo O. PERONDI

SECTOR GAL:

JEFE: Comodoro D Manuel Marcelo MIR

JEFE CIC GAL : Mayor D Raul ECHENIQUE

AUXILIAR: Mayor D Carlos A LUNA

JEFE RADAR MOVIL: Mayor D Guillermo PORTA

SECTOR GRA:

JEFE: Comodoro D Carlos CORINO

JEFE CIC GRA: Mayor D José Carlos LUPIAÑEZ

AUXILIAR: Mayor D Gilberto OLIVA

AUXILIAR: Mayor D Daniel OTERO

JEFE RADAR MOVIL: Mayor D Manuel VALDEVENITEZ

SECTOR MLV:

JEFE : Vicecomodoro D Oscar L ARANDA DURAÑONA

JEFE CIC MLV: Mayor D Héctor PERGOLINI

AUXILIAR: Mayor D Alberto KAJIHARA

AUXILIAR: Mayor D Alberto CATALA

JEFE RADAR MOVIL: Mayor D Miguel SILVA

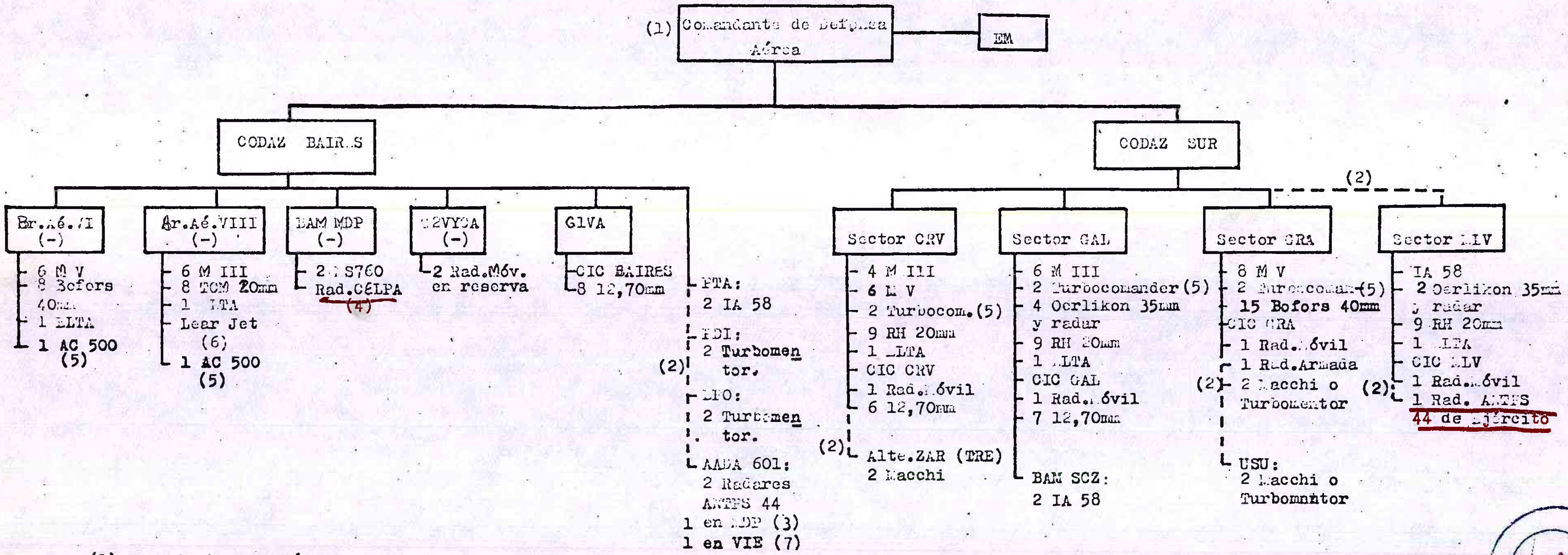
Vicecomodoro MARIO ENRIQUE TOMAN
Jefe Departamento Planes

SECRETO

APENDICE 2 AL ANEXO
"ALFA" (ORGANIZACION)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

ORGANIZACION DEL COMANDO DE DEFENSA AEREA



(1) Comandante de Defensa Aérea
EM
CODAZ BAIRES
CODAZ SUR
Br.Aé.VI (-)
6 M V
8 Bofors 40mm
1 ELTA
1 AC 500 (5)
Br.Aé.VIII (-)
6 M III
8 TCM 20mm
1 ELTA
Lear Jet (6)
1 AC 500 (5)
BAM MDP (-)
2 [illegible] S760
Rad.CELPA (4)
C2VYCA (-)
2 Rad.Móv. en reserva
G1VA
CIC BAIRES
8 12,70mm
FTA:
2 IA 58
FDI:
2 Turbomentor.
LFO:
2 Turbomentor.
AADA 601:
2 Radares ANTPS 44
1 en MDP (3)
1 en VIE (7)
(2)
Sector CRV
4 M III
6 M V
2 Turbocom.(5)
9 RH 20mm
1 ELTA
CIC CRV
1 Rad.Móvil
6 12,70mm
(2)
Alte.ZAR (TRE)
2 Macchi
Sector GAL
6 M III
2 Turbocomander(5)
4 Oerlikon 35mm y radar
9 RH 20mm
1 ELTA
CIC GAL
1 Rad.Móvil
7 12,70mm
BAM SCZ:
2 IA 58
Sector GRA
8 M V
2 Turbocomander(5)
15 Bofors 40mm
CIC GRA
1 Rad.Móvil
1 Rad.Armada
(2)
2 Macchi o Turbomentor
USU:
2 Macchi o Turbomentor
Sector MLV
IA 58
2 Oerlikon 35mm
y radar
9 RH 20mm
1 ELTA
CIC MLV
1 Rad.Móvil
1 Rad. ANTPS 44 de Ejército
(2)

(1) Depende del Comité Militar de acuerdo con la DEMIL 1/81 (Caso CHILE) y DEMIL 1/82 (Caso MALVINAS)

(2) Coordinación operativa — — — — —

(3) Asociado con un radar del CELPA ATLANTICO para determinación de altura

(4) Coordinará con radares ANTPS 44 de la AADA 601 de MDP para información de altura.

(5) Retransmisores

(6) Para traslado de especialista y/o repuestos de prioridad a disposición del CDA.

(7) Asociado con un radar COTAL de ARMACOR para determinación de altura

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

SECRETO

SECRETO

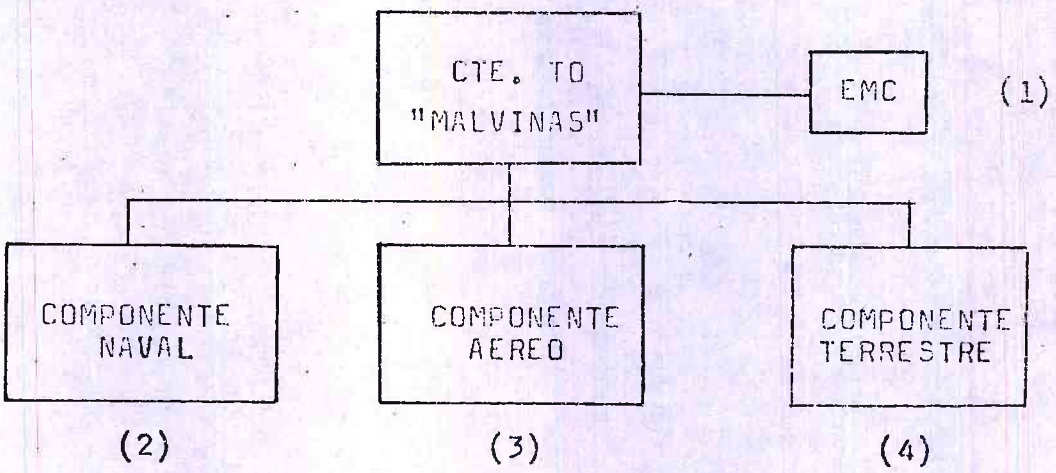
APENDICE 3 AL ANEXO
"ALFA" (ORGANIZACION)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA

MERLO
19 ABR 82

ORGANIZACION DE LOS COMANDOS ESTRATEGICOS OPERACIONALES

1 - COMANDO DEL T.O. "MALVINAS"


CTE. TO "MALVINAS"
EMC
(1)
COMPONENTE NAVAL
(2)
COMPONENTE AEREO
(3)
COMPONENTE TERRESTRE
(4)

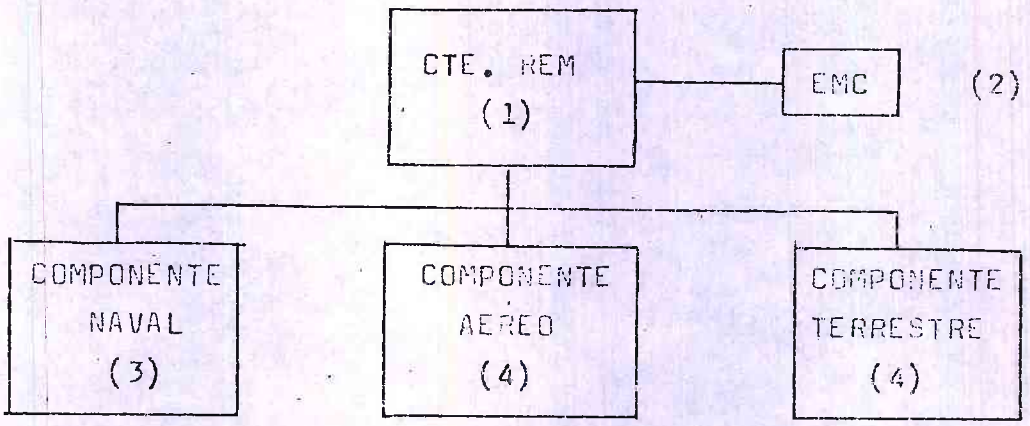
(1) Se organiza con personal y medios del Cdo. Cpo Ej. V y representantes de la A.R.A. y F.A.A.

(2) A designar por la A.R.A.

(3) A designar por la F.A.A.

(4) Se desempeñará como Comandante de las Fuerzas Terrestres el Cte Br I IX. Se organizará con personal y medios del Cpo Ej V

2 - RESERVA ESTRATEGICA MILITAR CONJUNTA


CTE. REM
(1)
EMC
(2)
COMPONENTE NAVAL
(3)
COMPONENTE AEREO
(4)
COMPONENTE TERRESTRE
(4)

SECRETO

(1) Se desempañará como tal el Comandante de Operaciones Navales (CON).

(2) Se integra con personal y medios del CON y representantes del Ejército y Fuerza Aérea, según se requiera.

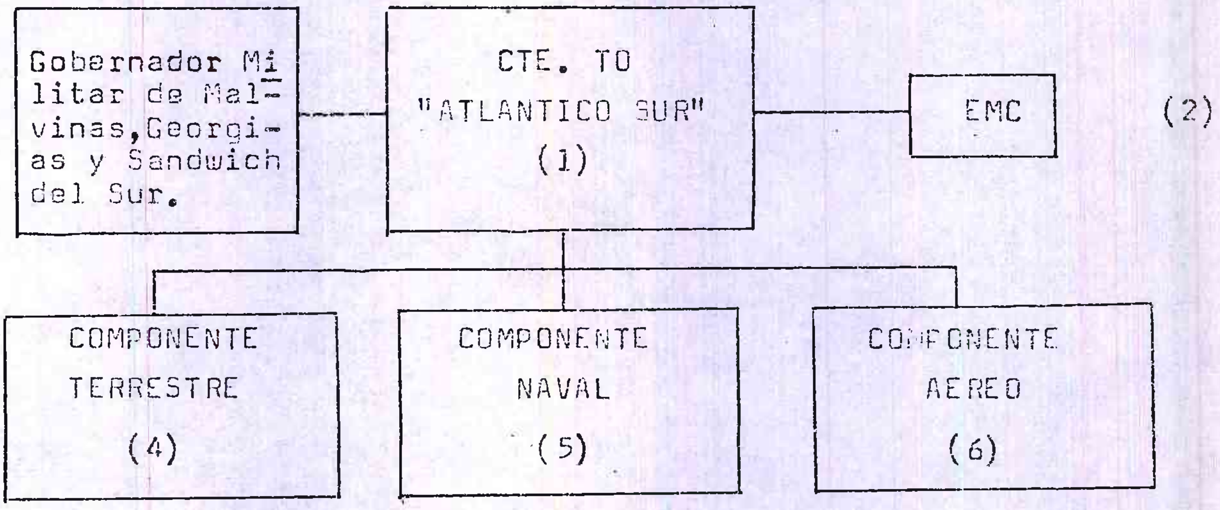
(3) La constitución de las distintas fuerzas de tarea será responsabilidad del CON y puesta a consideración del Comité Militar.

(4) Los medios que requiera para satisfacer su misión serán acordados con los respectivos Ctes J FFAA y puestos a consideración del Comité Militar.

(5) A partir del día "D+5", una vez desafectado el TO "MALVINAS", previa orden del Comité Militar la REM cesa en su misión como tal pasando a integrar el TO "ATLANTICO SUR".

(6) A partir de la creación del TO "ATLANTICO SUR" se constituirá como REM, previa orden del Comité Militar, la Br I Aerot IV.

3 - TEATRO DE OPERACIONES "ATLANTICO SUR"


Gobernador Militar de Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.
CTE. TO "ATLANTICO SUR" (1)
EMC
(2)
COMPONENTE TERRESTRE (4)
COMPONENTE NAVAL (5)
COMPONENTE AEREO (6)

(1) Es el Comandante de Operaciones Navales

(2) Se integra con personal y medios del CON y representantes del Ejército y la Fuerza Aérea.

(3) Al solo efecto de la coordinación de la defensa del territorio insular.

(4) Estará integrado por los medios terrestres de la Guarnición Militar "MALVINAS" y el RI 8 como Reserva Estratégica Operacional (REO) en el continente.

(5) Estará integrado por los medios navales de la Guarnición Militar "MALVINAS" y por los medios navales y aeronavales del CON.

(6) Estará integrado por los medios aéreos de la Guarnición Militar "MALVINAS" y aquellos de la Fuerza Aérea que el Cte TO requiera.

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe de Departamento Planes

ANEXO "BRAVO" (PERSONAL)
AL PO 1/82 "CABURE AZUL
Y BLANCO"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

---

1. Se tendrá en cuenta lo especificado en el Anexo "BRAVO" al PC CDA 1/81 "CABURE".

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

SECRETO

ANEXO "CHARLIE" (INTELIGENCIA)
AL PLAN DE OPERACIONES Nº 1/82
"CABURE AZUL Y BLANCO"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

CARTOGRAFIA: La del PC CDA 1/81 "CABURE"

I PARTE

SITUACION

SITUACION ENEMIGA

1. Gran Bretaña ha destacado a la zona de conflicto una Fuerza de Tareas (FT), que incluye un componente Aeronaval, la información referida a los medios aéreos se indican en Apéndices 1,2,3 y 4.

2. Los datos sobre el armamento aire-aire se indican en Apéndice 5.

3. Se desconoce con exactitud la fecha de arribo de la FT enemiga, pero se estima que de continuar su marcha a la velocidad actual, estaría en situación de operar con alcance sobre las Islas Malvinas con medios aéreos a partir del 25 del corriente.

4. Las capacidades de los medios aéreos y del conjunto integral de la FT, para operar en modo aéreo se indican en el apéndice 6.

5. Información sobre los misiles aire-superficie (A-S) y superficie-aire (S-A) se indican en Apéndice 7.

6. Información general respecto a totales de los medios aéreos y de defensa antiaérea que posee la FT enemiga se indica en Apéndice 8.

7. Otra información de carácter general que se agrega es la relativa a la cantidad y tipo de unidades navales enemigas que compondrían la FT.

SITUACION DE INTELIGENCIA

8. Se mantienen los criterios fijados en II Parte - Situación de Inteligencia del Anexo "CHARLIE" (Inteligencia) al Plan de Campaña Nº 1/81 "CABURE".

9. La relación de información de los CODAZ, con sus Unidades o medios dependientes podrá adaptarse en todo aquello que permita agilizar la entrega de datos.

II PARTE

/Ec

SECRETO

JR

REQUERIMIENTOS DE INTELIGENCIA

Elementos esenciales de información

10. Los CODAZ harán hincapié en los siguientes E.E.I.

1º) ¿Se han observado perturbaciones en las pantallas de radar? En caso afirmativo con qué frecuencia, con qué característica.?

2º) ¿Coinciden las perturbaciones con la detección de un incursor enemigo?; era este avión, helicóptero o no se pudo captar ningún tipo de aeronave.?

3º) ¿Han sufrido interferencia las comunicaciones?, en caso positivo de qué tipo, en qué sistemas, en qué fases de las operaciones.?

4º) ¿Emplearon los aviones enemigos misiles A-A?, desde qué posición hicieron el disparo; ¿de cola, de frente o desde cualquier ángulo?

5º) ¿A qué distancia abrieron fuego con los misiles A-A?, y los cañones ¿los usaron o evitaron el combate?

6º) ¿Al captar el avión enemigo en su radar, notó que hiciera de inmediato maniobra evolutiva imprevista; y/o alguna perturbación en la señal?

III PARTE

TAREAS ASIGNADAS

11. Los CODAZ deberán:

1º) Coordinar con las autoridades correspondientes (de otros Comandos de la Fuerza o de otras Fuerzas) la participación de personal calificado en operaciones de defensa aérea (aviador y controladores de radar), en el interrogatorio a tripulantes enemigos prisioneros, los que deberán tener en cuenta los aspectos indicados en en apéndice 9.

2º) Conformar (y/o coordinar) un equipo técnico, inclusive con el apoyo de personal de la Fuerza correspondiente a otros comandos, para ejecutar la inteligencia técnica sobre los medios aéreos enemigos que sean derribados, en particular en lo referente a los misiles A-A y equipos de CME.

IV PARTE

VARIOS

Informes y Partes

12. Se cumplimentará lo indicado en el título V Parte Varios/Informes, del Anexo "CHARLIE" Inteligencia del Plan de Campaña Nº 1/81 "CABURE".

Coordinación

13. Se mantiene lo indicado en el título V Parte-Varios/Coordinación, del Anexo "CHARLIE" Inteligencia del Plan de Campaña Nº 1/81 "CABURE", excepto lo considerado en el párrafo 57 que queda a definir por cada CODAZ.-

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

APENDICES:

1 - AVION SEA HARRIER
2 - HELICOPTERO SEA KING
3 - HELICOPTERO LYNX
4 - HELICOPTEROS WASP Y WESSEX
5 - ARMAMENTO AIRE - AIRE
6 - CAPACIDADES
7 - MISILES A - S Y S - A
8 - INFORMACION COMPLEMENTARIA
9 - INTERROGATORIO A TRIPULANTES ENEMIGOS

APENDICE 1 AL ANEXO "CHARLIE" (INTELIGENCIA)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

Avión BAe SEA HARRIER

1 - Este avión es una versión marina del BAe HARRIER, sus datos generales son los siguientes:

1º) **Servicio**: Con la Real Marina (RN) dotación alrededor de TREINTA (30) aviones, embarcados o a embarcar TRES (3) escuadrillas de CINCO (5) aviones por nave (portaeronaves), en la actualidad se encuentran en servicio y con capacidad operativa los Escuadrones 800 y 801 correspondientes a los portaeronaves HMS Invincible y Hermes;en dichos buques se efectuó la modificación de la plataforma de despegue, con el agregado de una pista de cierto ángulo de despegue entre 7 ½ y 12 grados que permitió superar problemas de operación en particular los de peso en el despegue; ambas pistas son de 171 metros y han permitido elevar el peso de despegue de la máquina en un mínimo de TRES MIL (3000) libras.

2 - Descripción del SEA HARRIER:

1º) Designación en la RN : FRSMK 1 (la letra F implica capacidad para lanzamiento de carga atómica).

2º) Tipo de avión: V/STOL; caza, reconocimiento y ataque.

3º) Potencia de empuje: 21.500 Lbs.

4º) Consumo a máxima potencia: alrededor de 220 Libras/minutos.

5º) Aviónica: 1 radar Ferranti multimodo Blue Fox, montado en la maríz (ver agregado 1), HUD y display para el tiro; instrumental y comunicaciones completos .Equipos de navegación Decca Doppler, Tacan y equipamiento especial de alineado y referencia para el aterrizaje en portaeronaves.Otros equipos incluyen el UHF Homing y transponder.

6º) CME:

a) Pasivas: Posee un equipo de vigilancia y alarma que incluye elementos de autodefensa, básicamente consiste en una antena que informa al piloto que ha sido captado por un radar e indica el tumbo más conveniente para alejarse, se completa con dos equipos lanzaseñuelos uno de cintas metálicas (CHAFF) y otro de bengalas para actuar sobre radar y sobre proyectiles IR respectivamente.

b) Activas: Correspondiente al misil antiradar Martel (ver Apéndice 7).

7º) Perfomances:

a) Velocidad a gran altitud: Mach 0.8

b) Velocidad a baja altitud: 350/420 Kts. Puede acelerar rápidamente hasta 600 Kts.

c) Tiempo desde la alarma hasta 30 MN en área de combate: Inferior a SEIS (6) minutos.

d) Radio de acción en una interceptación a gran altitud (con sólo armamento aire-aire, carga interna de combustible completa más los dos tanques externos): 400 MN.

e) Autonomía (sólo con armamento aire-aire completo):

- Con sólo carga interna: aproximadamente 01 h 20'
- Con tanques externos: aproximadamente 01 h 45'

f) Radio de acción en versión de ataque con armamento aire-aire completo más tanques externos más DOS (2) bombas de 1000 Lbs:250 MN

g) Techo: 50.000 Ft/15.000 metros.

h) Tiempo de ascenso: hasta 40.000 Ft/12.000 metros luego de un despegue vertical: 2 minutos 22 segundos.

3 - En lo que hace a la operatibilidad en combate aire-aire, ver el agregado 2.

4 - El peso máximo de empleo es del orden de los 13.000 Kgs. o sea aproximadamente 26.000 Lbs; vacío es de 5.580 Kgs. (12.300 Lbs), sumándole el combustible interno (5.060 Lbs) el peso se aproxima a las 18.000 Lbs; la carga externa aprobada para despegue en STOL (con carrera de 158 metros mínima) es como máximo de 5.000 Lbs. Un cálculo permite discriminarla en versión ataque de esta manera:

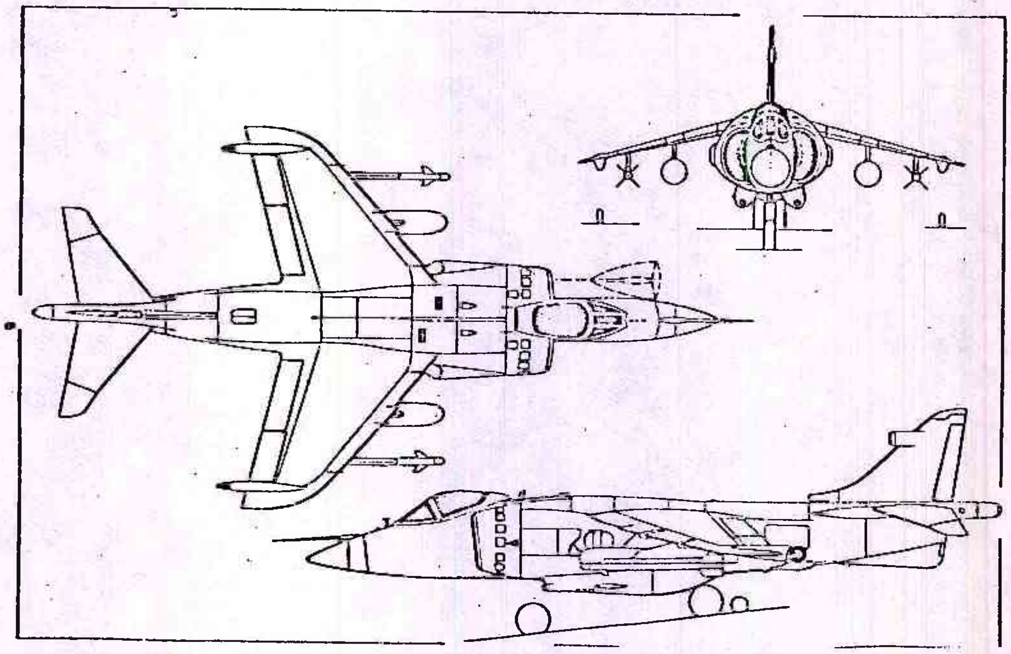
a) Cañones y municiones:	500 Lbs
b) Tanques externos (dos de 100 IG):	1.600 Lbs
c) 2 Sidewinder AIM 9 G/L:	300 Lbs
d) 2 bombas de 1.000 Lbs:	2.000 Lbs
TOTAL:	4.400 Lbs

4 - El peso máximo de despegue en operación marítima es del orden de las 22.000 Lbs lo que en un perfil normal A-B-A y teniendo en cuenta la enorme cantidad de consumo de combustible para el despegue y aterrizaje dificilmente le permita superar la hora de vuelo; aunque no se ha publicitado el Sea Harrier como todo material aéreo embarcado tiene limitaciones de despegue o aterrizaje con mar gruesa, las que serian del siguiente orden:

1º) Cabeceo: Máximo dos (2) grados

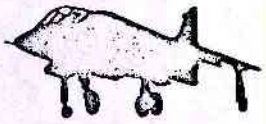
2º) Rolido: Máximo ocho (8) grados

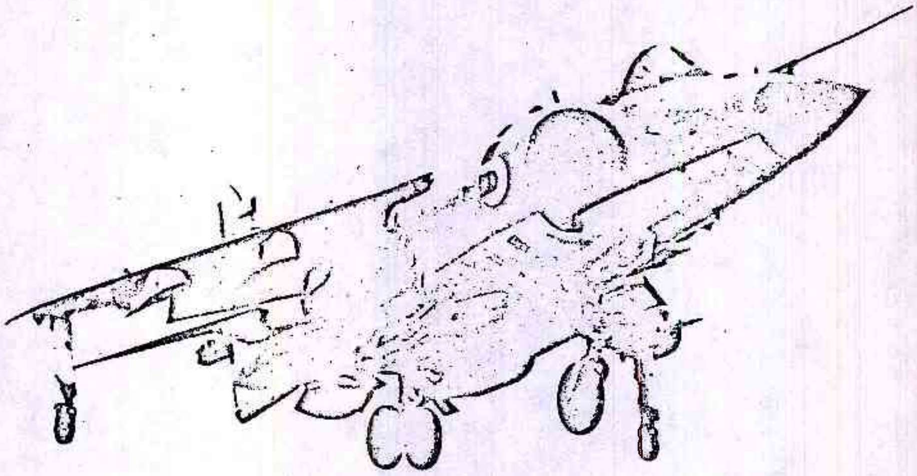
5 - Con el Misil MARTEL, más los dos tanques auxiliares de combustible y el armamento aire-aire, el radio de acción se extendería hasta las 300 MN aproximadamente.



FOLIO 37

SECRETO





Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

AGREGADOS:

1 - Radar BLUE FOX

2 - Empleo Táctico

AGREGADO 1 AL PENDICE 1
DEL ANEXO "CHARLIE"
(INTELIGENCIA)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

RADAR BLUE FOX

Designación: BLUE FOX

Fabricante: Ferranti

Funciones básicas: Interceptación de aeronaves, detección y ataque contra buques.

Características técnicas

Modo de funcionamiento: Vigilancia, ataque (seguimiento y guía de misiles) dirección del tiro con cañones, transpondedor, mejoramiento (ayuda) de la navegación.

Banda de frecuencia: 18-10 Ghz

Antena: de abertura plana, 51 cm de diámetro, estabilizada según tres ejes.

Campo de exploración: 110 grados en azimut.

Peso: 85 Kg

Capacidad de CCME : agilidad de frecuencia

Medios de presentación visual: Pantalla PPI, pantalla de tipo B (exploración de sector), HUD, pantalla de TV

Alcance estimado mínimo: 60 Km (30 mn)

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

AGREGADO 2 AL APENDICE 1
DEL ANEXO "CHARLIE"
(INTELIGENCIA)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

Empleo táctico

1. Se describirán las operaciones que efectúa la ROYAL NAVY con el SEA HARRIER y en las cuales el entrenamiento es más intensivo, según el operativo realizado a fines de 1981:

1°) Defensa aérea de flota:

a) En ésta tarea principal, según la doctrina de empleo naval, se ha comportado con eficiencia. En esta apreciación se ha considerado que los caza-bombarderos supersónicos actuales al atacar una fuerza de superficie, utilizan velocidades del orden de 420 KTS a baja altura y 0.8 de Mach en altura, dejando un márgen suficiente para el HARRIER.

b) La gran velocidad y aceleraciones que se le puede imprimir a baja altura, unido a un pequeño radio de viraje, hacen de él un avión díficil de combatir a baja cota. Su maniobrabilidad surje de el comando direccional de toberas.

c) Algunas de las maniobras evasivas que realiza el HARRIER son:

- Iniciar un viraje con una deflección de tobera de 60°, lo que le posibilita "cerrar" mucho más que otro avión de combate actualmente en servicio.
- Iniciar una picada induciendo al atacante a seguirlo, para luego colocar sus toberas en -12°, acción que prácticamente frena el avión hacia arriba. Por supuesto esto saca al HARRIER de la mira. y provoca una sobrepasada. Luego puede colocar sus toberas normales e iniciar la persecución del enemigo.
- Otra de las maniobras de neutralización es la llamada separación defensiva (defensive break). En el caso de

detectar al avión atacante antes de la distancia de tiro el HARRIER coloca potencia a pleno y entra en "ruptura" buscando negar el ángulo OF (figura Nº 4 - 1 - 2). En caso de que el enemigo continúe acercándose a la distancia de tiro efectua una separación defensiva. Esta consiste en un tonel rápido dejando la cabina hacia adentro del viraje y rotando sus toberas hacia los 0° (figura 4 - 3- 4). Con ello logra un "salto" hacia el interior de la maniobra y una brusca desaceleración, obligando al atacante a sobrepasarse (figura 4 - 4). Luego quedan DOS (2) modos de acción. Uno es abandonar el combate, que no es muy elegante. El otro reversar y orientar las toberas hacia su posición de máximo empuje, el avión enemigo estará adelante (figura 4 - 5).

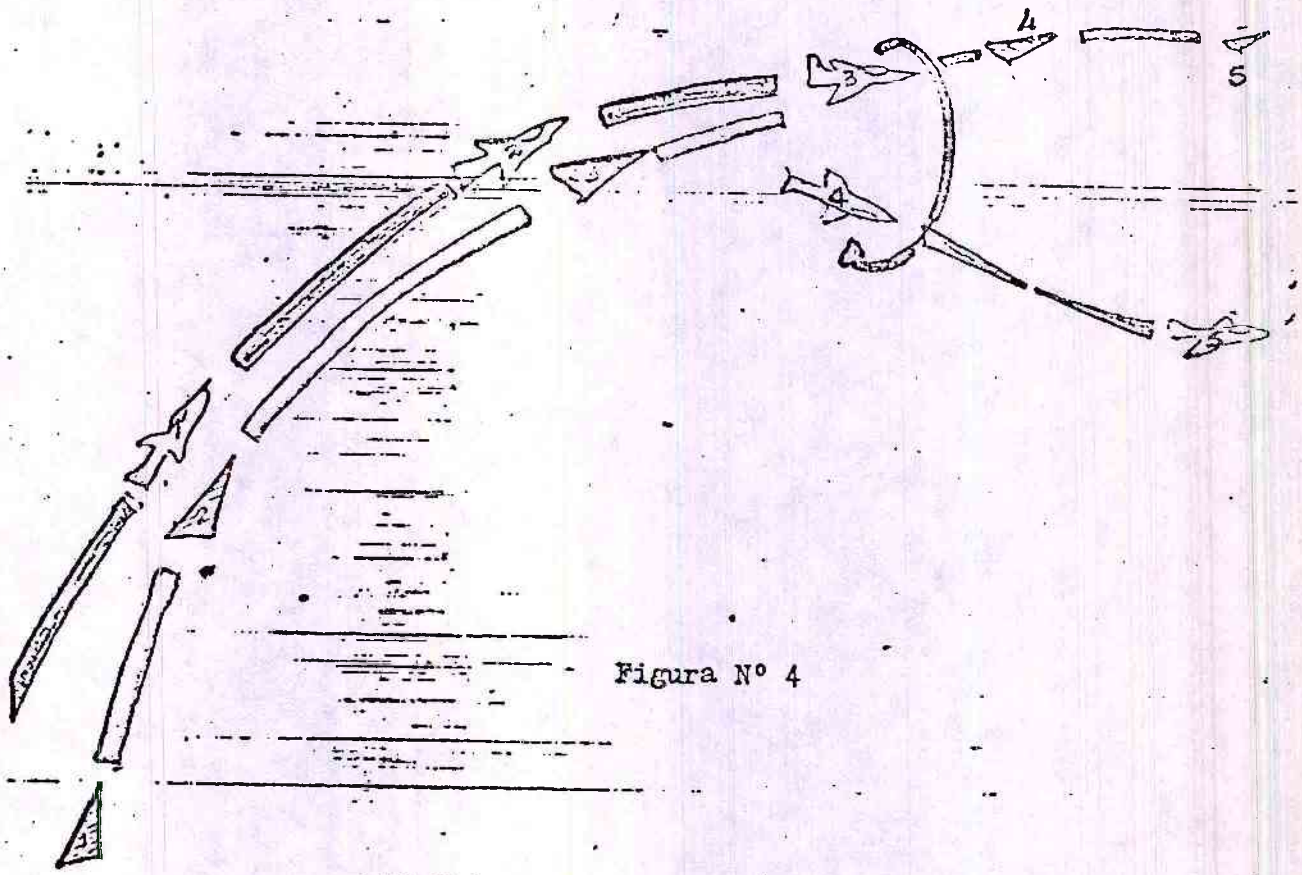


Figura Nº 4

- El "escape antes del tope" (flip) es realizado cuando el HARRIER se encuentra en una mala situación durante

una tijera, en la que se va perdiendo velocidad rápidamente (figura 5 - 1). El avión atacado se "escapa", antes de que deba aflojar la maniobra y todavía con velocidad (figura 5 - 2), para ello realiza un viraje suave y continuado de 90° en actitud de descenso (figura 5 - 3).
El avión atacante que puede irse a un "yo-yo" de alta, vuelve a buscar su blanco (figura 5 - 3).
En esa posición el HARRIER opera sus toberas a los 0° (figura 5 - 4), obligando a su enemigo a patinar y sobrepasar, quedando en una posición favorable (figura 5 - 5).

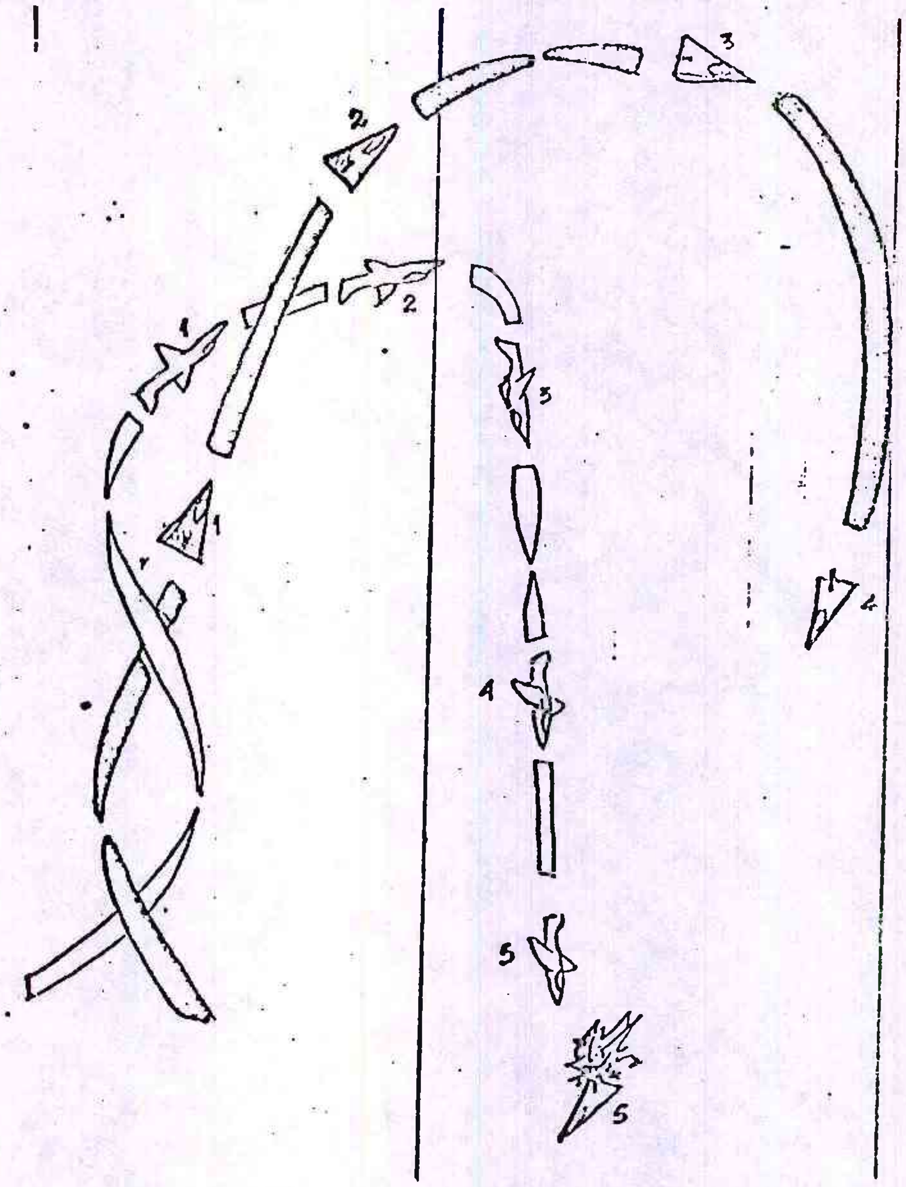


Figura Nº 5

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

APENDICE 2 AL ANEXO
"CHARLIE" (INTELIGENCIA)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

WESTLAND SEA KING

1 - La Real Marina (RN) tiene en servicio dos versiones de este helicóptero; la correspondiente a la lucha antisubmarina (ASW) y la de transporte de tropas (Commando) de Infantería de Marina, siendo las características principales las siguientes:

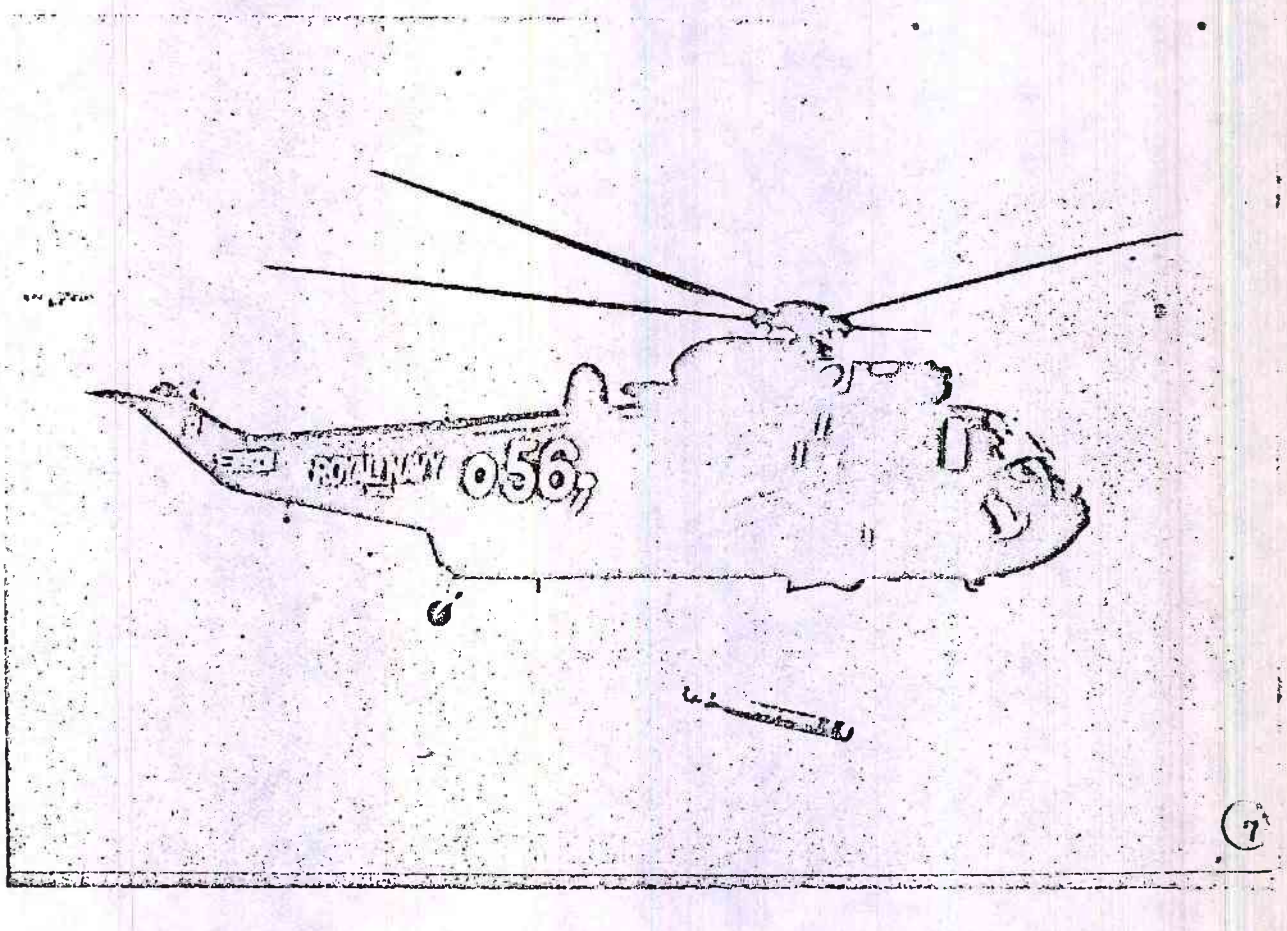
	Antisubmarina	Transporte de tropas
Designación:	Sea King HAS MK 1/2	Sea King HC MK 4
Peso:		
a) Vacío	13.000 Lbs	12.376 Lbs
b) Equipado	13.672 Lbs	
Peso máximo de despegue:	21.000 Lbs	21.000 Lbs
Velocidad de crucero al nivel del mar a peso máximo:	112 Kts	112 Kts
Velocidad de crucero a nivel intermedio (2000 FT):	130 Kts	130 Kts
Alcance con carga de combustible standard:	664 MN	664 MN
Alcance en ferry:	814 MN	814 MN
Radios de acción a máxima carga y combustible standard:	150/200 MN	150/200 MN

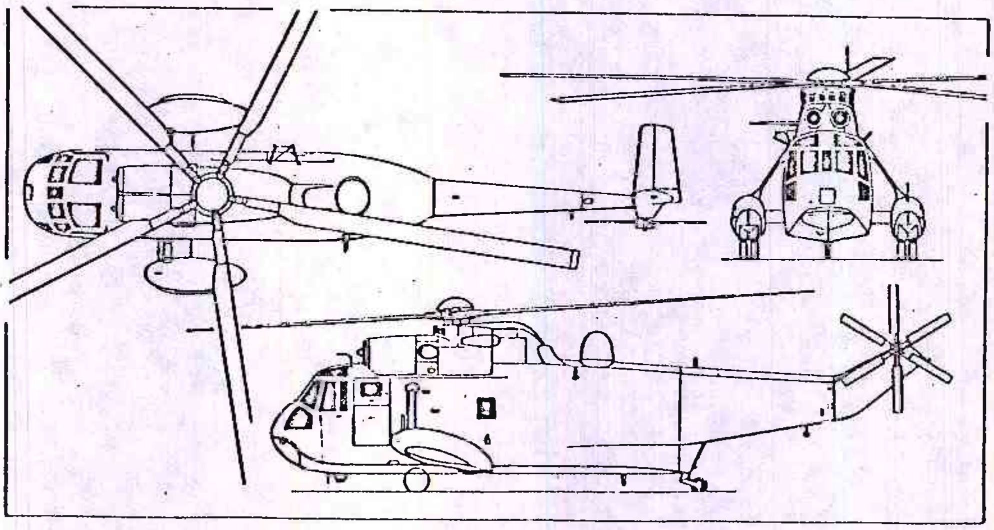
2 - La operatibilidad en cada uno de estos helicópteros está perfectamente definida en la RN; el modelo HASMK 1/2 está equipado para la lucha antisubmarina aunque se presupone que pueda incluir elementos de CME pasivos, con capacidad para realizar análisis de la emisión de nuestros radares y de las comunicaciones inalámbricas, sean éstas VHF, HF o UHF; tal equipamiento de CME sería el denominado SUSIE II que permitiría determinar la ubicación de la estación que emite en cualquier sistema.

3 - El material HCMK 4, está preparado exclusivamente para el transporte de tropas, en cantidad de hasta VEINTIOCHO (28) hombres, en la información disponible no se ha detectado que posea armamento defensivo u ofensivo.

4 - La aviónica de que están dotados estas versiones les permite operar diurno, nocturno y en malas condiciones atmosféricas; además en el caso del HAS, la capacidad de operar a ciegas se ve aumentada por el equipamiento operativo que posee (radio altímetros, radar de búsqueda, etc.)

5 - Cabe agregar que los HAS pueden actuar como un elemento de vigilancia aérea por las posibilidades de su radar que permite efectuar rastreo de aeronaves, complementando así a los CIC de las fragatas (en particular las tipo 42) y de los portaeronaves.





Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

FOLIO 158

SECRETO

APENDICE 3 AL ANEXO
"CHARLIE" (INTELIGENCIA)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

WESTLAND LYNX

1 - La versión naval de este helicóptero está básicamente equipado para la lucha antisubmarina(alarma y ataque), no obstante sus capacidades permiten otras tareas como la de exploración y ataque a buques de superficie, transporte de tropas , apoyo de fuego y búsqueda y rescate.

2 - La información disponible solo permite obtener datos de que en la RN estos helicópteros estan cumpliendo su tarea básica antisubmarina;pero por lo considerado en párrafo 1,no debe descartarse la posibilidad de que pueda efectuar algunas de las otras tareas, en particular la de transportar hasta DIEZ (10) hombres.

3 - Al igual que los Sea King HASW posee una aviónica que le permite operar todo tiempo.

4 - Sus datos principales son los siguientes:

1º) Designación: LYNX HAS MK2

2º) Peso:

a) Básico: 5.906 Lbs

b) Operativo: desde 6.836 a 7.515 Lbs.

c) Máximo de despegue: 10.500 Lbs.

3º) Combustible: total de 1.616 Lbs.

4º) Velocidades:

a) Crucero máximo: 145 Kts.

b) de máxima autonomía: 70 Kts.

5º) Alcances:

a) Como transporte de tropa: 292 MN

b) Máximo con combustible normal: 339 MN

c) en Ferry: 565 MN

SECRETO

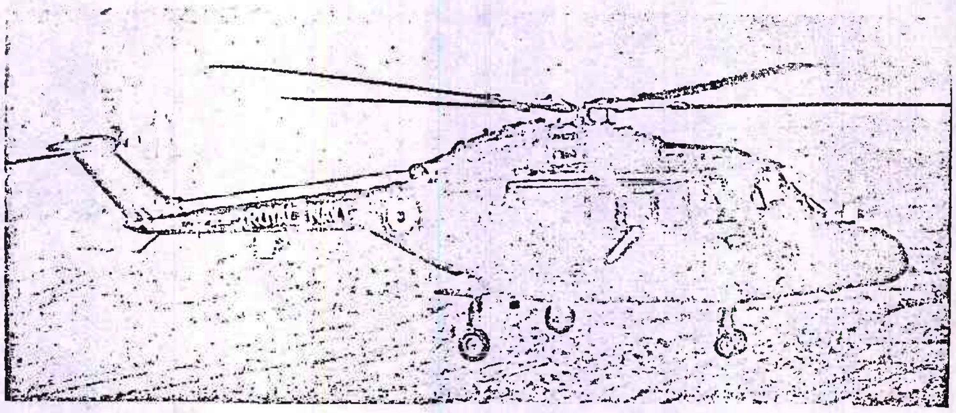
6º) Radios de acción (sobre un peso máximo de 9.500 Lbs)

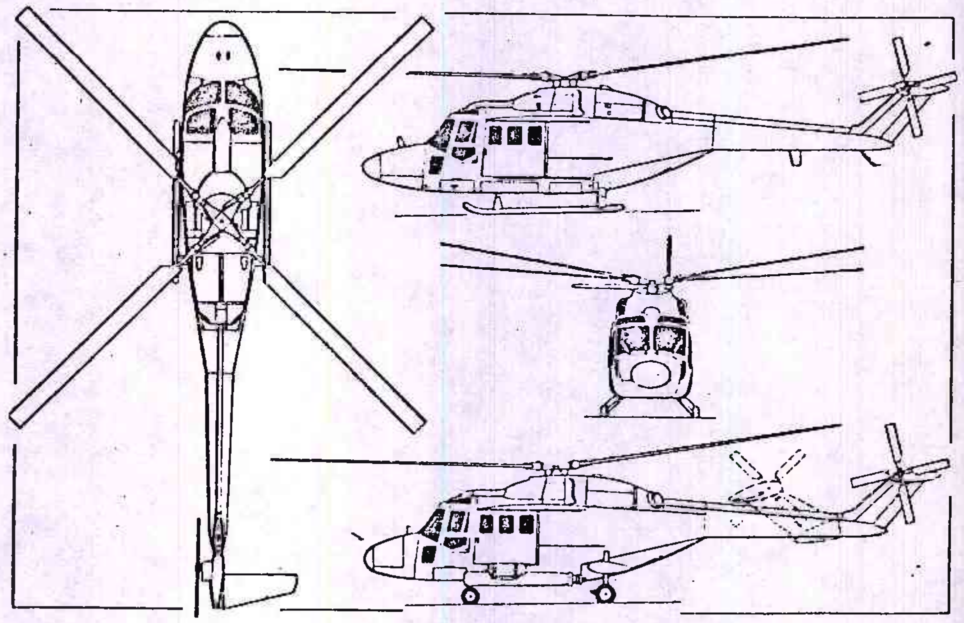
a) Búsqueda y rescate: 120/136 MN.

7º) Autonomía:

a) Con equipamiento antisubmarino (dos torpedos y seis tripulantes): 01:55 hs.

b) Con dos tripulantes y dos misiles antibuque Sea Skuas: 02:05 hs.





Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

APENDICE 4 AL ANEXO
"CHARLIE" (INTELIGENCIA)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

WESTLAND WASP

1 - Es uno de los primeros helicópteros embarcados que utilizó la Real Marina (RN), aparentemente se lo va reemplazando en los buques donde prestó servicios (por lo general fragatas o buques menores) por el Lynx.

2 - El rol que cumple es el de alarma y lucha antisubmarina, tiene una capacidad de transporte de CINCO (5) / SEIS (6) personas; sus características particulares son las siguientes:

1º) Designación: WASP HASMK 1

2º) Peso: a) Vacio: 3.452 Lbs
b) De combustible: 1.240 Lbs
c) Máximo de despegue: 5.500 Lbs

3º) Velocidades:
a) Máxima al nivel del mar: 104 Kts
b) Máxima y económica de crucero: 96 Kts

4º) Alcances:
a) Máximo con carga combustible estandar: 263 MN
b) Máximo con carga completa (equipos más 4 pasajeros): 234 MN

5º) Radio de acción(estimado) con equipo y tripulación: 115 MN

3 - El WASP HASMK 1, no posee el equipamiento en aviónica que le permita operar todo tiempo, por lo que se debe considerar que esta capacidad está disminuida en estas máquinas a operaciones diurnas y nocturnas en condiciones visuales

WESTLAND WESSEX

4 - Al igual que el WASP es uno de los primeros helicópteros de dotación de la RN, se lo utiliza para la lucha antisubmarina y el transporte de tropas.

5 - Básicamente es el helicóptero empleado actualmente para el transporte de tropa (capacidad de 13/15 hombres) o de carga, su función antisubmarina va siendo tomada por los Linx, quedando en esta actividad unas pocas máquinas.

6 - No existe información que de acceso a datos sobre otra capacidad que la expuesta en el párrafo anterior; sus características son las siguientes:

1º) Designación: WESSEX HUMK 5

2º) Peso: a) Vació: 7.600 Lbs

b) Básico operativo: 8.657 Lbs

c) Carga permitida con máximo combustible: 2.109 Lbs

d) Máximo peso de despegue: 13.500 Lbs

3º) Velocidades:

a) Máxima al nivel del mar: 115 Kts

b) De crucero: 106 Kts

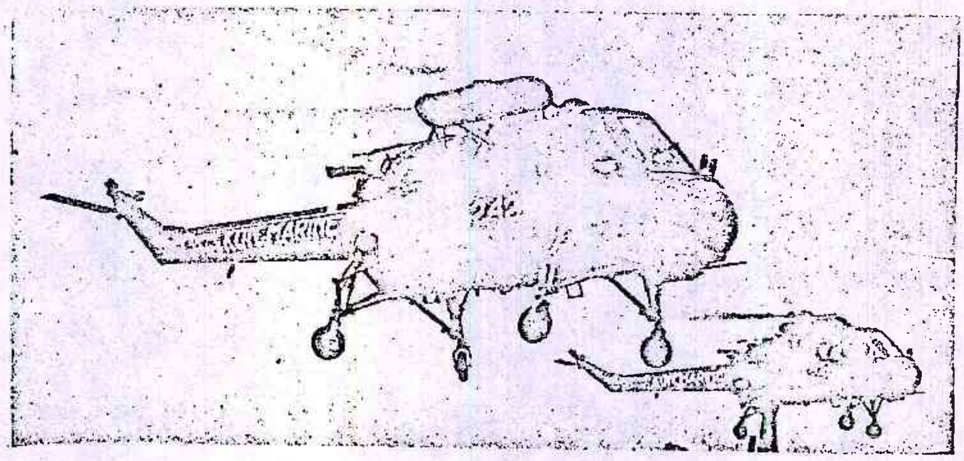
4º) Alcances:

a) Con máximo combustible: 415 MN

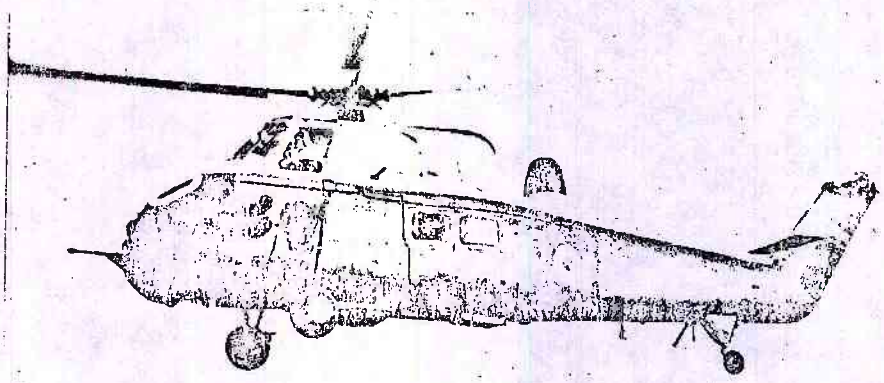
b) Con carga estandar de combustible: 258 MN

5º) Radio de acción (estimado) en máxima carga operativa (13/15 infantes de marina equipados): 150/200 MN

7 - El WESSEX al igual que el WASP estaría limitado a operar solo en condiciones diurnas o nocturnas visuales, ya que no poseería el equipamiento para condiciones IFR.



WASP HASMK 1



WESSEX HUMK 5

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

FOLIO 5018

APENDICE 5 AL ANEXO "CHARLIE"
"INTELIGENCIA"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

ARMAMENTO AIRE - AIRE

1. La amenaza aérea está representada exclusivamente por el avión Sea Harrier(Apéndice 1); el que posee para ataque o defensa aire-aire el siguiente armamento:

Cañón ADEN de 30 mm:

1º) DOS (2) cada uno cien(100)/ciento veinte (120) proyectiles; capacidades en cuanto a parámetro de tiro, (alcance, velocidad de tiro, etc) similar a las que equipan a nuestros M III.

Misiles A-A Sidewinder:

1º) Cabe destacar en este material los siguientes aspectos de orden general:

a) Tipo: Aire-aire de ataque, con guía buscadora infrarroja.

b) Dimensiones: Largo varía entre 283/291 cm; diámetro 12,7 cm.

c) Peso: 75/86 kgs

d) Alcance: Difieren entre los modelos, pero la variación se mantiene entre 3,2 a 10 km.

e) Propulsión: Sólida.

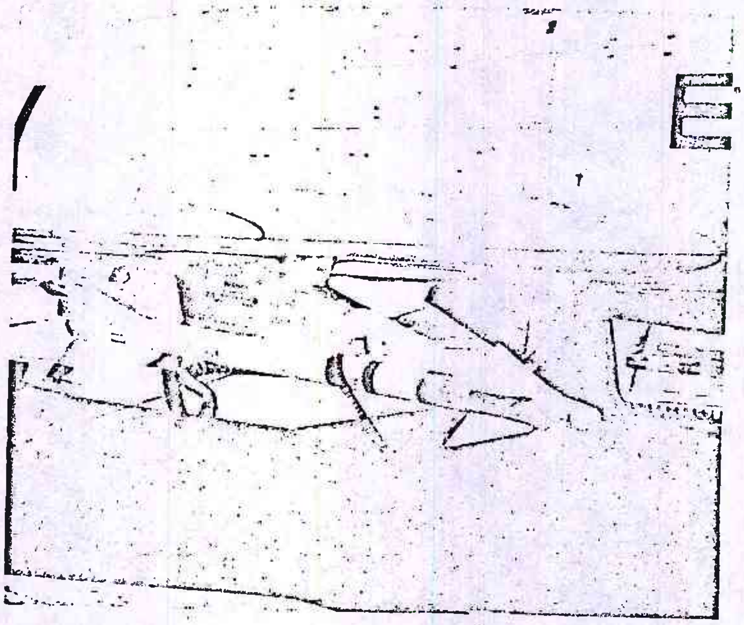
f) Velocidad en vuelo: Al inicio Mach 2 ; al final próximo a Mach 2,5.

g) Cabeza de Guerra: de 10 a 11 Kg.

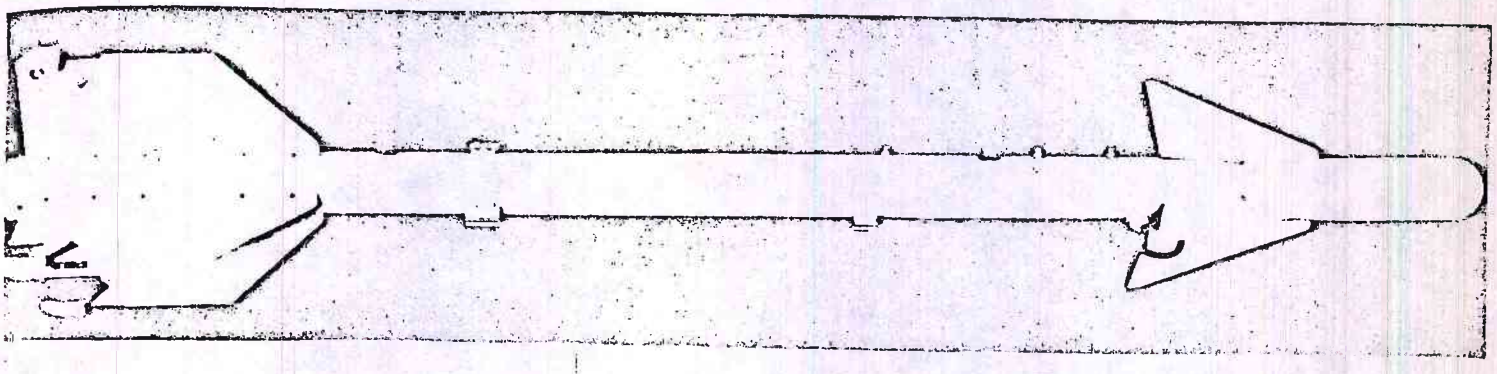
h) Operatibilidad: Cabe aqui diferenciar los dos (2) posibles modelos que pueden equipar al Sea Harrier:

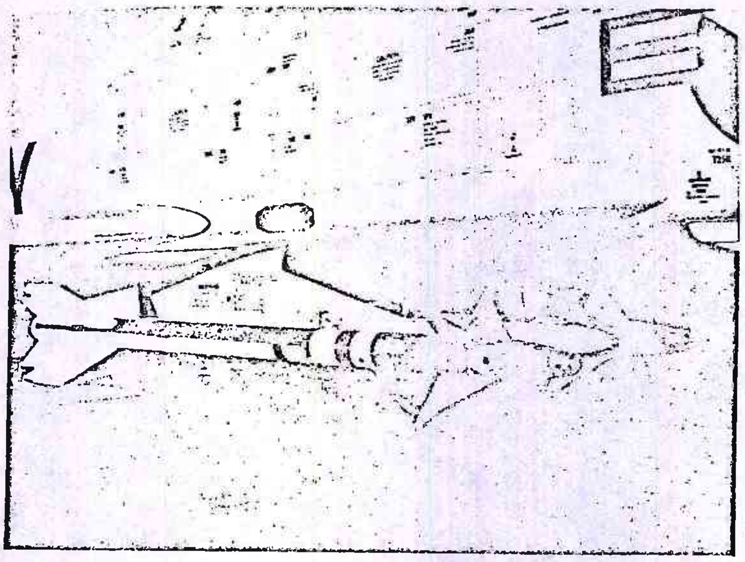
- AIM 9G: Versión equipado con el SEAM (SIDE WINDER EXPANDED ADQUISITION MODE) o sea un sistema que ha aumentado considerablemente su capacidad de adquisición. La cabeza de guerra, está continuamente estabilizada y puede actuar por espoleta de proximidad. Sus características, tanto en el sistema de guía (o adquisición) como en el control de vuelo obliga a que el disparo se efectúe desde el sector de cola.

-AIM 9L: Es un misil completamente nuevo que se distingue de los anteriores por las grandes mejoras logradas en los sistemas de guía, control y de accionamiento de la carga explosiva. Con referencia a la guía, cabe destacar que el sistema se compone de una cabeza cónica IR buscadora que actúa en bandas AM/FM, lo que es posibilitado por una celda interna incrementadora de sensibilidad, la que permite el aumento en la estabilidad de rastreo. Los elementos de control de vuelo han sido mejorados por un aumento de las dobles alas deltas, y la cabeza de guerra es activada por un sensor óptico lasérico que acciona la espoleta. Puede atacar los blancos desde cualquier ángulo.



AIM 9 G





AIM-9L advanced version of Sidewinder on US Navy F-4

AIM 9 L

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

SECRETO

APENDICE 6 AL ANEXO "CHARLIE"
(INTELIGENCIA)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

CAPACIDADES DEL COMPONENTE AEREO ENEMIGO (ORDENADAS POR PELIGROSIDAD.

1. Afectar nuestro sistema de vigilancia y control aéreo (VYCA), atacando con aviones Sea Harrier y helicópteros Sea King (en cantidad no determinada) armados con misiles antiradar MARTEL AJ 168 a nuestros radares.

2. Efectuar actividades de inteligencia electrónica sobre radares y medios de comunicación inalámbrica, con equipamiento de contramedidas electrónicas (CME) pasivo de dotación en buques y helicópteros Sea King y Lynx; y eventualmente perturbaciones en nuestras pantallas de radares de vigilancia y de tiro con equipos Scimitar de contramedidas electrónicas (CME) activo a bordo de naves.

3. Conducir y ejecutar intercepciones aéreas con control radar de hasta 10 aviones Sea Harrier y hasta una distancia de CUATROCIENTAS (400) millas náuticas, armados con DOS (2) cañones de 30 mm, 200 proyectiles y DOS (2) misiles de guía IR Sidewinder AIM 9 G/L, cada uno, en condiciones diurnas y nocturnas y meteorológicas adversas.

4. Conformar una zona de defensa aérea, integrando un sistema de vigilancia y control aéreo (VYCA), sobre la base de los radares de vigilancia aérea lejana de los buques (en particular portaeronaves y fragatas tipo 42) con alcance radar de 200 millas náuticas aproximadamente, más los radares de rastreo de los Sea King, y complementado en la parte activa por la capacidad aire-aire de los aviones Sea Harrier más los misiles superficie-aire de largo alcance Sea Dart y Seaslug.

5. Atacar con hasta DIEZ (10) aviones Sea Harrier, con configuración variable de cañones y/o bombas objetivos de superficie situados hasta un radio de DOSCIENTAS CINCUENTA (250) millas náuticas.

6. Ejecutar acciones helitransportadas de infiltración de grupos comandos con cantidades de helicópteros indeterminadas, en operaciones diurnas y nocturnas y con condiciones meteorológicas adversas.

SL

7. Ejecutar operaciones helitransportadas diurnas, nocturnas y con condiciones meteorológicas adversas con hasta 15 helicópteros Sea King; 12 Wessex 5 y 10 Lynx; transportando en una sola operación hasta alrededor de QUINIENTOS (500) infantes de marina en un radio de acción de hasta 160 millas náuticas.

8. Efectuar exploración y reconocimiento fotográfico y térmico de nuestro despliegue, por medio de información que obtiene a través de satélites de inteligencia.

9. Ejecutar operaciones aerotransportadas sobre las Islas Malvinas, operando con aviones C - 130, con base en la isla Ascención con recuperación en aeródromos de Chile (Punta Arena primario o de Isla Grande de Tierra del Fuego como secundario)

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

AGREGADOS:

1 - Análisis de Capacidades.

SECRETO

AGREGADO 1 AL
APENDICE 6

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

ANALISIS DE LAS CAPACIDADES RETENIDAS

Capacidad 1

Fortalezas	Debilidades
1º) El ataque de una formación de aviones, que haya eludido en parte la detección de nuestros radares, y entre los cuales alguno/s porte el misil MARTEL le permite el lanzamiento de éste desde una distancia aceptable del orden de 30/35 MN.	1º) El ataque debe eludir nuestra acción de defensa aérea activa.
2º) El misil posee características de detección muy baja y alta velocidad (más de MACH 1), con una exelente sistema de guía por lo que su probabilidad de impacto es alta.	2º) La probabilidad de impacto cierta se obtiene entre 10/15 MN
3º) El ataque con helicópteros armados con el MARTEL, en aproximaciones a muy baja altura, nocturnas y en condiciones meteorológicas adversas, le permitirían sorprender a nuestro VYCA y lanzar el misil desde posiciones ideales en ubicación y distancia.	3º) Los helicópteros deben efectuar una aproximación muy cercana (menos de 30 MN; posiblemente del orden de las 10 MN) para poder efectuar el disparo.
4º) Esta capacidad se ve incrementada apreciablemente al considerar que se utilizará junto con el aporte que le dará la segunda capacidad considerada.	

SECRETO

Capacidad 2

Fortalezas

1º) El equipamiento estandarizado de CME permite a todo o parte del material Sea King y Lynx efectuar un estudio de la emisión de ondas de nuestro radar.

2º) Los buques poseen equipamiento de CME pasivos para su autodefensa, pero además por lo menos los destructores (tipo 22) estarían equipados con sistemas de busqueda y escucha de comunicaciones inalámbricas y es posible que se incluyan equipos activos Scimitar los que en determinadas condiciones (estado de tiempo y distancia) es factible que ocasione perturbaciones en las pantallas de nuestros radares.

4º) No se descarta la posibilidad de que algunos helicópteros Sea King puedan estar equipados con equipos Scimitar.

Debilidades

1º) En general por su condición de CME pasiva o de autodefensa, no permite utilizar o sacar ventajas del estudio, el que se concreta en la localización de la fuente de emisión para evitarlos.

2º) El equipamiento Scimitar tendría limitaciones de potencia debido a las distancias de donde podría emitir.

3º) La actividad de perturbación que pudieran hacer los buques o helicópteros afectaría de manera parcial y localizada a nuestros radares.

4º) La capacidad de los helicópteros en cuanto a equipamiento de CME solo le permitiría actuar para perturbar las posibilidades de detección de los radares de tiro de nuestra AAa o de los misiles superficie-aire propios.

Capacidad 3

Fortalezas

1º) Una gran cantidad de radares de vigilancia aérea que correctamente distribuidos permiten cubrir una amplia zona.

2º) Aptitud y medios para establecer una red de comando y control de las

Debilidades

1º) Poco tiempo de combate en el límite de las 200 mn. por necesidad de combustible.

2º) Operación en rango subsónico velocidades máximas en el orden de los 600 nudos.

3º) Opera normalmente solo.

operaciones de defensa aérea, que permite traspasar esta responsabilidad de un buque a otro.

3º) Exelente rendimiento del radar Blue Fox para la interceptación.

4º) Buen armamento aire-aire

5º) Exelentes posibilidades de evolución por parte de Sea Harrier en el combate aire-aire, debido al uso combinado de comandos y variación en la orientación (al unísono)de las toberas de escape, lo que permite bruscas desaceleraciones, rápidos cambios de postura o trayectorias imprevisibles.

6º) Sistema de CME de carácter defensivo que:

a) Informa al piloto que ha sido captado por un radar.

b) Indica el rumbo ideal para el escape.

7º) Sistema de CME complementado con señuelos que:

a) Para perturbar el radar que lo ha captado lanza cintal metálicas.

b) Sistema de lanzamiento de bengalas que producen calor para engañar misiles con cabeza IR

4º) Dotado exclusivamente de misiles de guía IR; no obstante se debe considerar que al momento no se posee información cierta respecto a si está dotado del AIM 9 G o AIM 9 L; la diferencia es:

a) En la AIM 9 G, obliga a la interceptación de cola.

b) El AIM 9 L, permite el lanzamiento desde cualquier posición.

5º) Puede ser afectado o impedir la operación de despegue o aterrizaje condiciones adversas del mar.

6º) Los radares de gran alcance de los buques usualmente dan azimut por lo que deben ser complementados con radares de altura que por lo general poseen un alcance menor (alrededor de 100/200 mn), que es el caso particular de los destructores y fragatas.

Capacidad 4

Fortalezas

1º) Participa de las indicadas en la capacidad 3.

2º) Como complemento a los anterior se suman los sistemas de adquisición y de control que hacen a las operacion de los misiles de distancias medias Sea Dart y Seaslug.

Debilidades

1º) Los radares de vigilancia participan de las debilidades indicadas en la capacidad 3.

2º) Los radares de vigilancia aérea de los buques menores y/o de apoyo poseen menor alcance (a lo sumo 100mn)

3º) Los sistemas de adquisición y control de los misiles indicados pierden efectividad cuando la aproximación de las aeronaves se efectúa a baja altura y gran velocidad, reduciéndose sus posibilidades a un 50 % (cuando la altura es de 50 metros y la velocidad de 0.9 de mach).

4º) Los sistemas de misiles indicados requieren un período de tiempo mínimo entre disparos que no sería inferior a los 20/30 seg.

Capacidad 5

Fortalezas

1º) El equipo de CME le permite tomar conocimiento de cuando es detectado e indica el rumbo para evadir el contacto.

2º) El sistema de mira (HUD) de proyección sobre el parabrisas asociado al radar le permite una gran certeza en sus disparos.

3º) Puede operar en condiciones meteorológicas adversas respecto a su lugar de despegue y ruta.

Debilidades

1º) El perfil (DRAG) que adopta con armamento portante externo le produce un gran consumo de combustible.

2º) En la actualidad el armamento aire-superficie que está homologado el Sea Harrier sería exclusivamente el de bombas de 1000Lbs en una cantidad de 2.

3º) El radio máximo en óptimo perfil no le permitiría sobrepasar las 250 mn; considerando incluso que lleve en su carga portante dos tanques auxiliares de combustible de 100 galones cada uno.

4º) Solo puede atacar blancos en superficie en condiciones visuales diurnas.

Capacidad 6

Fortalezas

1º) Puede realizar esta capacidad empleando principalmente tres tipos de helicópteros que son:

- a) Sea King
- b) Lynx
- c) Wessex 5

2º) Los radios de acción posibles y el equipamiento les aseguraria la operación en lo siguiente:

- 1) SEA KING Y WESSES: hasta 250 MN.
- 2) LYNX: hasta 130 MN

Debilidades

1º) No puede operar en un grupo numeroso como ser escuadrillas.

2º) Debe elegir cuidadosamente el posible lugar para descenso de la máquina o de los comandos.

3º) Exige una navegación de presición y a muy baja altura.

4º) El característico ruido de rotores y motores alertaría al propio personal.

Capacidad 7

Fortalezas

1º) Una formación masiva puede eludir la detección del radar volando bajo.

2º) Permite el traslado rápido y masivo de una cantidad importante de medios en distancias considerables para las operaciones anfibias.

3º) El adiestramiento de las tripulaciones y el equipamiento de las máquinas posibilitan realizar estas operaciones.

Debilidades

1º) En general por la cantidad y concentración de los medios a emplear participan en un mayor grado de todas las debilidades indicadas para la capacidad 4.

2º) No poseen armamento defensivo por lo que al actuar masivamente y facilitar la probabilidad de alarma en tiempo serían sumamente vulnerables a la acción de aviones tipo "Pucará" o a los propios helicópteros artillados.

Capacidad 8

Fortaleza

1º) Permite al enemigo mantener una información completa y al día de nuestra actividad.

2º) Obliga a ejecutar a tareas no previstas como las de construir y hablitar emplazamientos de alternativa para nuestros medios.

3º) Obliga a planeamientos de alternativa

Debilidades

1º) Es disminuido en parte por las condiciones atmosféricas adversas.

2º) Puede ser afectado por técnicas de enmascaramiento.

Capcidad 9

Fortaleza

1º) De efectuarse un lanzamiento exitoso con un mínimo de 700/800 hombres, se podría aunque sea por un tiempo breve, ocupar una zona o cabeza de plaza

Debilidades

1º) No puede ejercer la sorpresa.

2º) El lanzamiento de paracaidistas ofrece por vientos reinantes condiciones de peligrosidad (generalmente superior a los 15 Kts).

3º) Los aviones que lancen estan sujetos a la detección y ataque de nuestros interceptores y AAa.

4º) Si hubiera condiciones que le permita evitar la intercepción, antes del arribo, no podrían eludirla en el escape.

5º) El material C-130 volaría en condiciones muy marginales en cuanto a combustible.

6º) La operación en su conjunto es riesgosa por los rápidos cambios meteorológicos de la zona.

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

FOLIO 618

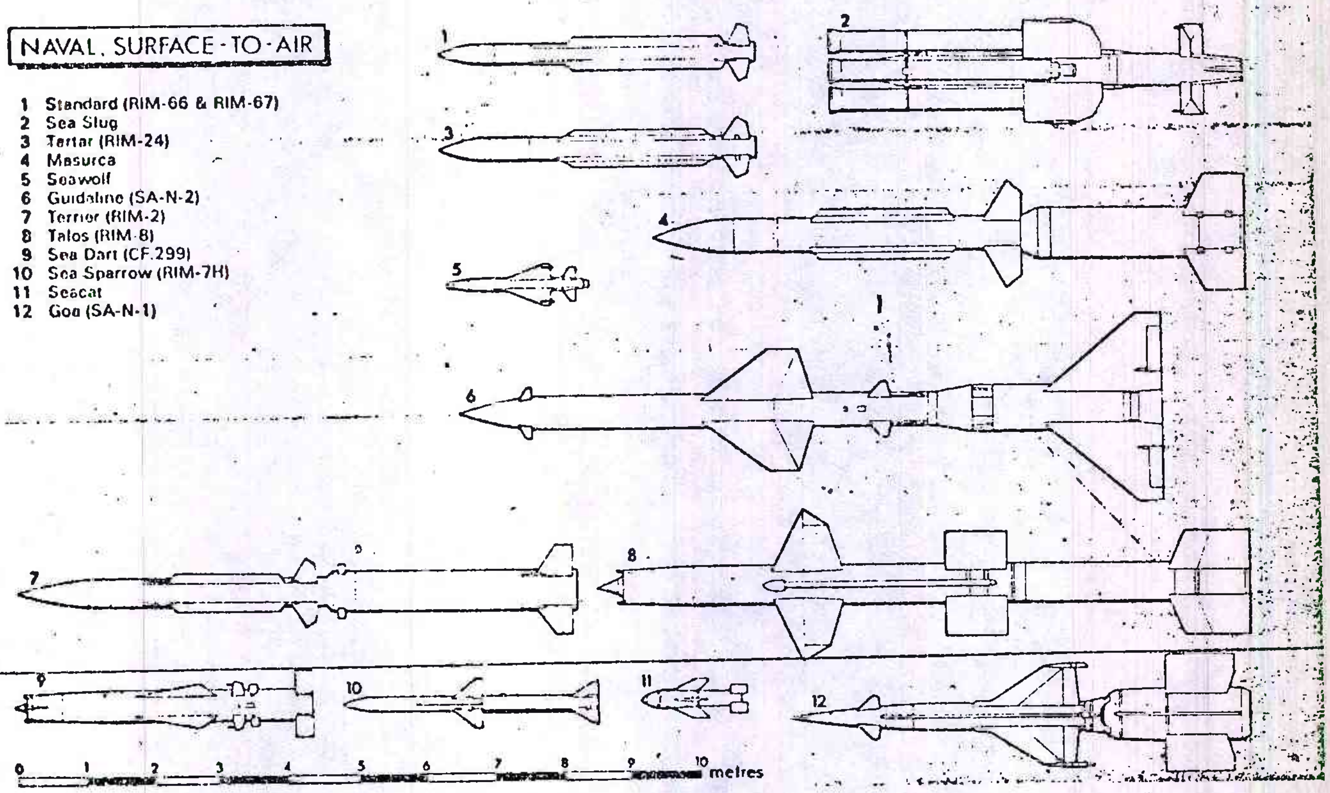
APENDICE 7 AL ANEXO
"CHARLIE" (INTELIGENCIA)

COPIA Nº
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

MISILES AIRE/SUPERFICIE Y SUPERFICIE/AIRE

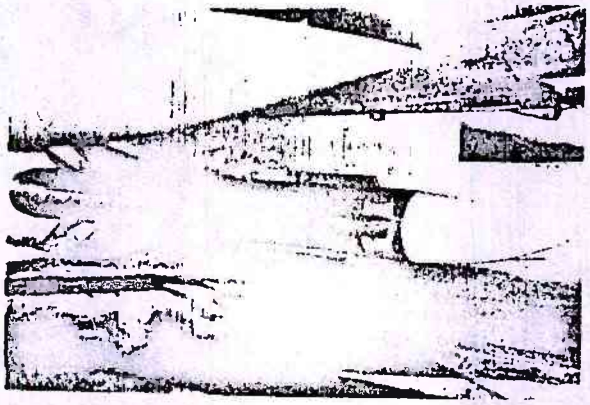
MISIL	CAPACIDAD	LARGO	DIAMETRO	ENVERGADURA	ALCANCE	GUIADO	ESPOLETA	LO PORTA	OBSERVACIONES
MARTEL MA TEL AJ 168	1ra Air/S p 2da ANTI RA- DAR	3,90mts	0,40 mts	1,20 mts	30 KM	TV	[illegible]	Sea Harrier Sea King	Ver. ión francesa MAR TEL AJ 37 Tiene guía de CAR (semiactiva RA DAR)
SEA WOLF	1ra Sup/Air 2da ANTIMI- IL	2 Mts	0,20 Mts	- - - -	2 NM	Sobre línea de mira: -Optica -Radar -TV	PROXIMIDAD CONTACTO	F-88 2 Sextuple F-89 1 Proa F-90 1 Popa	85% Prob. Enganche: No integrado a Defensa Flota:Auto Defensa Supersónico.
SEA DART	1ra Sup/Air	1,36mts	0,42 Mts	0,91 Mts	38 NM	Semiactivo Radar		R-05 1 Doble Proa D-23 1 Doble D-80 30 Proy/T D-118 1 Proa D-88	Integ. Def. Flota (supersón.) Eficacia: B/Cota: C/Alerta Tem:25% ; S/Alerta Tem:0% ; C/Olas (5000 mt) 50 %
SEA CAT	1ra Sup/Air 2da Sup/Sup	1,48mts	0,19 Mts	0,64 Mts	2 NM	Sobre línea de mira: -Optica y Radar	PROXIMIDAD CONTACTO	R-12: 2 Cuadruple Radar D-18: 2 Cuadruple D-19: o Radar F-15: 2 Cuadruple F-104: 1 Popa o/R F-72: 1 Cuadruple Popa o/R F-126: 1 Cuadruple F-129:Popa:Optico F-171:1 Cuadruple F-173:Popa 2 o/R L-10: + Cuadruple L-11:2 Popa 2 o/R	No integrado Auto Defensa Subsonico
SEA SLUG	1ra S/A 2da S/S	6,10mts	0,41 Mts	1,44 Mts	28 NM	Haz Cabalgado Radar	PROXIMIDAD	D-18:2 Lanzadores gemelos a D-19:Popa 36 Proyectiles	Integrado a la Defensa/Flota Supersónico

FOLIO 62

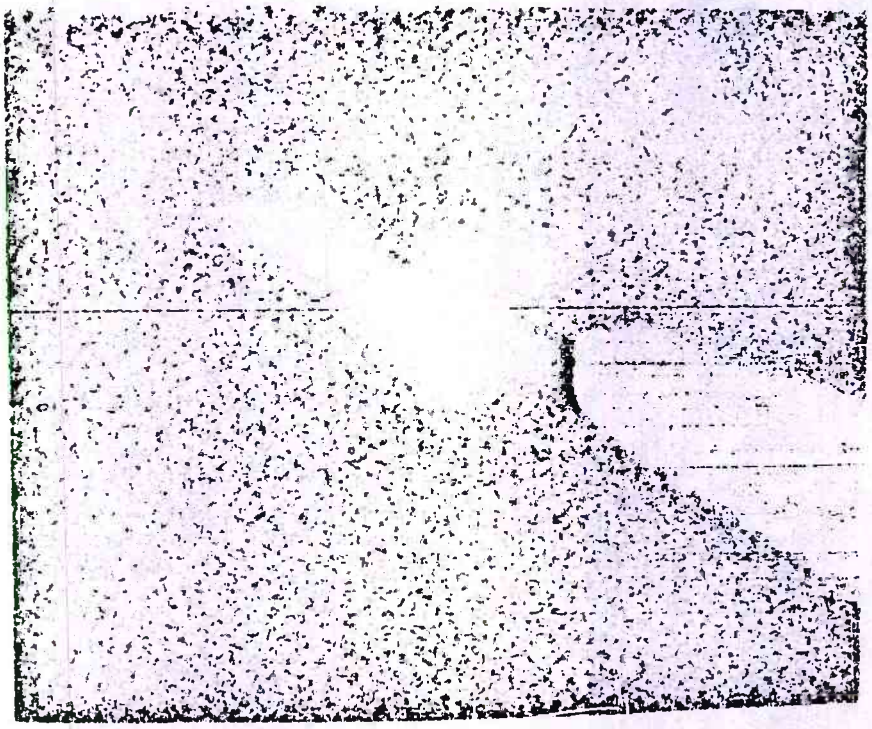

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
metres

NAVAL, SURFACE-TO-AIR

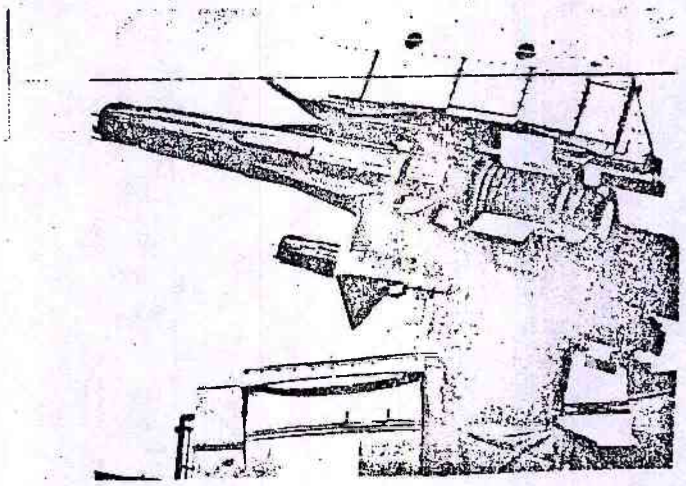
1 Standard (RIM-66 & RIM-67)
2 Sea Slug
3 Tartar (RIM-24)
4 Masurca
5 Seawolf
6 Guideline (SA-N-2)
7 Terrier (RIM-2)
8 Talos (RIM-8)
9 Sea Dart (CF.299)
10 Sea Sparrow (RIM-7H)
11 Seacat
12 Goa (SA-N-1)



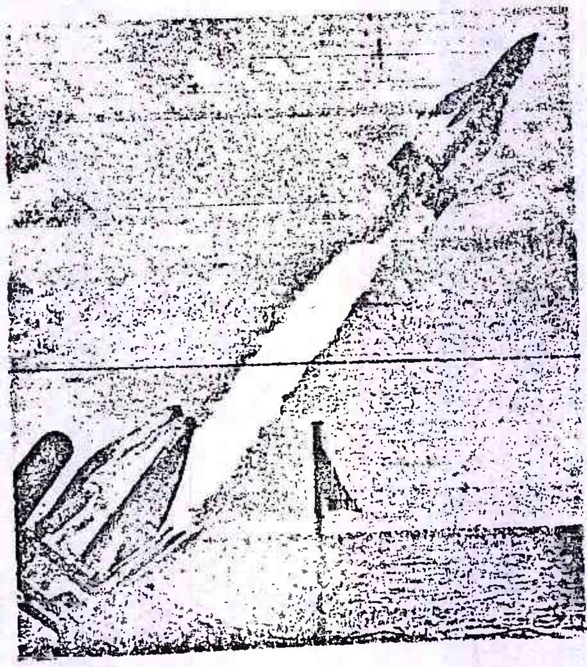
MARTEL AJ 168



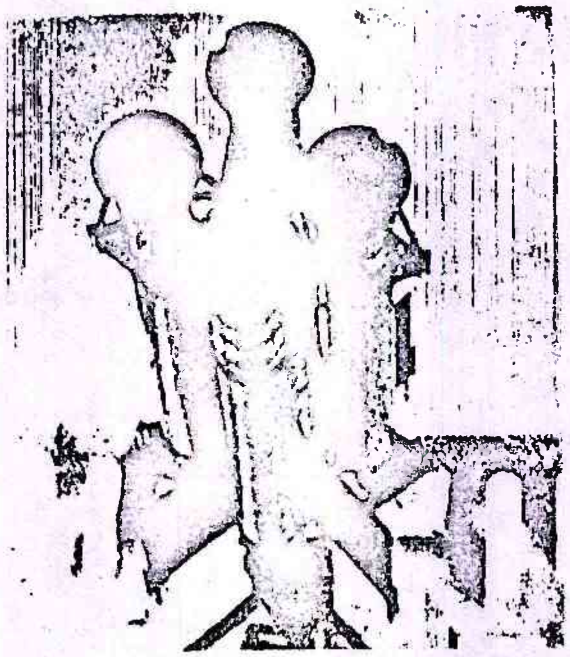
SEA WOLF



SEA DART



SEA CAT



SEA SLUG

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

APENDICE 8 AL ANEXO
"CHARLIE" (INTELIGENCIA)

COPIA Nº03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

INFORMACION COMPLEMENTARIA

1 - La información que se dá en las páginas siguientes es a los efectos del conocimiento general de la probable FT británica, a medida que se confirme o se obtenga más información, los datos seran ampliados.

FLOTA INGLESA PROBABLE

CUERPO PRINCIPAL

- 3 BUQUES DE ASALTO
- 1/2 BUQUES DESEMBARCO LOGISTICO
- 2/3 BUQUES PETROLEROS
- 1/2 BUQUES REABASTECIMIENTO
- 1/2 BUQUES TRANSPORTE

ESCOLTA

- 2 PORTAVIONES
- 9 DESTRUCTORES
- 9 FRAGATAS
- 3 SUBMARINOS

Folio 678

SECRETO

SISTEMA DEFENSIVO DE BUQUES

BUQUES			MISILES	CAÑONES	RADAR	AVION / HELICOPTERO	OBSERVACIONES
CLASE/TIPO	MATRICULA	NOMBRE					
PORTA AVIONES	R-12	HERMES	SEA SCAT: 2 x 4	- - - -	VIGILANCIA BUSQUEDA NAVEGACION CONTROL DE FUEGO	5 SEA HARRIER 9 SEA KING	S.HARRIER: 2 BW 2x1000 Lbs. CA NES: 2x30 mm S WINDER 9: SEMIACTIVO (R.IOX)
PORTA AVIONES	R-05	INVINCIBLE	SEA DART 1 x 2	- - - -		5 SEA HARRIER [illegible] SEA KING	SEA KING: LANZA TORPEDOS 22 INFANTES. C/E
ASALTO	R-08	BULWARK	- - - -	8 x 40/60	VIGILANCIA NAVEGACION DIRECCION DE VUELO	[illegible] SEA KING [illegible] WESSEX	(4 LCIP) [illegible] RADAR DE BUSQUEDA TRANSPONDER RADIOALTIMETRO
DESTRUCTOR CLASE COUNTY	D-18	ANTRIM	4 EXOCET SEA SLUG GEMELOS (POPA) SEA CAT: 2 x 4	2 x 115 mm	BUSQUEDA VIGILANCIA CONT/FUEGO S.SLUG. CONT/FUEGO AAS CONT/FUEGO S.CAT NAVEGACION	1 WESSEX	- - - - - - - - - -
	D-19	GLAMORGAN				1 WESSEX	- - - - - - - - - -
DESTRUCTOR CLASE 22	F-88	BROADSWORD	4 EXOCET SEA WOLF: POPA Y PROA	2 x 40 mm	VIGILANCIA NAVEGACION CONTROL DE FUEGO SEA WOLF	2 LYNX	LINX: 1 CAÑON 20 mm 2 LANZA TORPEDO 10 INFANTES RADAR DE BUSQUEDA RADIOALTIMETRO AMETRALLADORAS
	F-89	BATTLEAXE				2 LYNX	
	F-90	BRILLIANT				2 LYNX	- - - - - - - - - -
DESTRUCTOR CLASE 42	D-80	SHEFFIELD	SEA DART 1 x 2 EN PROA	1 x 115 mm 2 x 20 mm	BUSQUEDA VIGILANCIA NAVEGACION CONT/FUEGO SEA DART	1 LYNX	- - - - - - - - - -
	D-88	GLASGOW				1 LYNX	- - - - - - - - - -
	D-118	COVENTRY				1 LYNX	- - - - - - - - - -
DESTR T-82	D-23	BRISTOL	SEA DART	1 x 115 mm 2 x 20 mm	NAVEGACION VIGILANCIA BUSQUEDA CONT/FUEGO:S.DART	1 WASP	WASP: 2 LANCHAS TORPEDERAS 2 A/SUP (6 km ALCANCE) 4 AMETRALLADORAS 0,3" 6 MISILES ANTITANQUES: "VICKERS VIGILANT" 5 INFANTES
FRAGATA CLASE LEANDER	F-15	EURYALUS	SEA CAT 2 x 4	2 x 40 mm	ALERTA CONT/FUEGO S.CAT NAVEGACION	1 WASP	
	F-104	DIDO				1 WASP	- - - - - - - - - -
	F-27	ARIADNE	SEA CAT 1 x 4	2 x 115 mm 2 x 20 mm	ALERTA NAVEGACION BUSQUEDA CONT/FUEGO:S.CAT	1 WASP	- - - - - - - - - -
FRAGATA TIPO 12	F-101	YARMOUTH	SEA CAT 1 x 4	2 x 115 mm	BUSQUEDA CONT/FUEGO S.CAT NAVEGACION	1 WASP	- - - - - - - - - -
	F-103	LOWESTOFT				1 WASP	- - - - - - - - - -
	F-126	PLYMOUTH				1 WASP	- - - - - - - - - -
	F-129	RHYL				1 WASP	- - - - - - - - - -
FRAGATA TIPO 21	F-173	ARROW	EXOCET SEA CAT 1 x 4	1 x 115 mm 2 x 20 mm	VIGILANCIA NAVEGACION CONT/FUEGO:S.CAT CONT/FUEGO:AA6 BUSQUEDA NAVEGACION	1 LYNX	- - - - - - - - - -
	F-171	ACTIVE				1 LYNX	- - - - - - - - - -
ASALTO	L-10	FEARLESS	SEA CAT 1 x 4	2 x 40 mm	BUSQUEDA NAVEGACION	FACILIDAD PARA 5 WESSEX	WESSEX: 4 A/S NORD: [illegible] 2 COHETES 2 " 16 INFANTES
	L-11	INTREPID					
LOGISTICO	L-3029	SIR LANCELOT	- - - -	2 x 40 mm	- - - - -	WESSEX	- - - - - - - - - -

SECRETO

HELITRANSPORTE

BARCO		HELICOPTEROS				
MATRICULA	NOMBRE	SEA KING	LYNX	WESSEX	WASP	CAPACIDAD TOTAL POR SALIDA
R-12	HERMES	9	- -	- - -	- -	198
R-05	INVINCIBLE	10	- -	- - -	- -	220
R-08	BULWARK	20	- -	5	- -	520
D-18	ANTRIM	- - - -	- -	1	- -	16
D-19	GLAMORGAN	- - - -	- -	1	- -	16
F-88	BROADSWORD	- - - -	2	- - -	- -	20
F-89	BATTLEAXE	- - - -	2	- - -	- -	20
F-90	BRILLANT	- - - -	2	- - -	- -	20
D-80	SHEFFIELD	- - - -	1	- - -	- -	10
D-88	GLASGOW	- - - -	1	- - -	- -	10
D-118	COVENTRY	- - - -	1	- - -	- -	10
D-23	BRISTOL	- - - -	- -	- - -	Plataf para 1	- -
F-15	EURYALUS	- - - -	- -	- - -	1	4
F-104	DIDO	- - - -	- -	- - -	1	4
F-72	ARIADNE	- - - -	- -	- - -	1	4
F-101	YARMOUTH	- - - -	1	- - -	- -	10
F-103	LOWESTOFT	- - - -	1	- - -	- -	10
F-126	PLYMOUTH	- - - -	1	- - -	- -	10
F-129	RHYL	- - - -	1			10
F-173	ARROW	- - - -	1	- - -	- -	10
F-171	ACTIVE	- - - -	1	- - -	- -	10
L-10	FEARLESS	- - - -	- -	Facilid para 5	- -	80
L-11	INTREPID	- - - -	- -	Facilid para 5	- -	80
			CAPACIDAD TOTAL			1.292
			* CAPACIDAD PROB. TOTAL			1.130

Perfomances	SEA KING	LYNX	WESSEX	WASP
Carga de Tropa	22	10	16	4
Radio de acción con maxima tropa (MN)	160	115	160	150
Velocidad (nudos)	112	115	115	115

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

APENDICE 9 AL ANEXO
"CHARLIE" (INTELIGENCIA)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

ASPECTOS PRINCIPALES PARA INTERROGATORIO A TRIPULANTES ENEMIGOS CAPTURADOS.

1 - El interrogatorio debe estar dirigido básicamente al aspecto de las operaciones de Defensa Aérea por lo que se hace hincapié en:

1º) Respecto a los pilotos de Sea Harrier:

a) Dirigir las preguntas a confirmar la existencia y operatibilidad en los Sea Harrier de los SAM Sidewinder para constatar si el modelo usado es el AIM 9-G o el AIM 9-L.

b) Intentar obtener información de todo tipo con referencia al equipo de CME pasivo y de autodefensa que tiene el SEA HARRIER, buscando encontrar cuál/les es o son las vulnerabilidades de este.

2º) Respecto a cualquier piloto (helicóptero o avión):

a) Averiguar todo lo que se pueda respecto a equipos de CME pasivos y activos y/o pasivos-activos; ya sea que estén a bordo de aeronaves, helicópteros o buques teniendo en cuenta que:

- Puede ser un equipo de dotación (con helicópteros y buques)
- Puede ser un pod o barquilla (caso Sea Harrier y helicópteros)

2 - A lo anterior se deberá agregar:

1º) Fuerza atacante: cantidad, estado de material, personal operativo, etc.

2º) Posición desde la que están operando.

3º) Radios de acción.

4º) Evaluación de la operación propia que hace el prisionero es decir somos eficaces, por qué; no somos eficaces por qué.

5º) Abastecimientos enemigos y apoyo técnico, el estado actual y futuro, aspectos críticos.

6º) Posibles operaciones o acciones enemigas, ya sean navales, aéreas o anfibias.

7º) ¿Cuales son sus procedimientos y posibilidades para ataques a blancos de superficie?

8º) Cuales son las configuraciones de ataque, defensa, reconocimiento aéreo visual, fotográfico y electrónico.

9º) Estado de la moral y salud.

3 - A lo anterior podrá agregar cualquier otro item que considere de interés, escribiendo todo lo que pregunta y lo que se contesta.

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
Jefe Departamento Inteligencia

ANEXO "DELTA" (OPERACIONES)
AL PO 1/82 "CABURE AZUL Y
BLANCO"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

---

1. Se tendrá en cuenta lo especificado en el Anexo "DELTA" del P.C. C.D.A. 1/81 "CABURE".

2. En lo referente a tránsito aéreo, se adjuntan como apéndices:

1º) Apéndice 1:Copia de la Directiva 01/82 del 10 Abr 82, producida por el CDA, con 4 folios.

2º) Apéndice 2:Copia de la Directiva 02/82 del 09 Abr 82, producida por el CODAZSUR, con 10 folios.

3º) Apéndice 3:Areas de cubrimiento de radar.

4º) Apéndice 4:Ampliación - rectificación 01 a la Directiva 02/82 del CODAZSUR, con 17 folios.

5º) Apéndice 5:Directiva "CIRRUS" del Comando Aéreo de Defensa de fecha 10 Mar 80, que consta de 6 folios.

6º) Apéndice 6:Instrucción Complementaria a la Directiva "CIRRUS", del Comando Aéreo de Defensa de fecha 30 Oct 80 que consta de 11 folios.

7º) Apéndice 7:Corredor de artillería antiaérea de la VI Brigada Aérea - Tandil.

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes.

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA

MERLO
10 ABR 82
COPIA 2

DIRECTIVA Nº 01 / 82

TEMA: DIRECTIVAS PARA EL TRANSITO AEREO

INFORMACION:

1. El Comando Aéreo de Defensa Zona Baires se encuentra instalado desde el día 05 ABR 82 en el CIC BAIRES.

2. A efectos de complementar las medidas defensivas adoptadas, se imparten las directivas de tránsito aéreo necesarias.

ORIENTACION

2. La presente directiva tiene por finalidad establecer los procedimientos de tránsito aéreo a adoptar durante la Fase I previo a la iniciación de las operaciones y Fase II a partir de la iniciación de las operaciones.

EJECUCION

Fase I

3. A partir del día 12 ABR 82 a las 03:00 Hs GMT, se pone en vigencia la Fase I que comprende las siguientes medidas.

1º) Desde el paralelo 34º hacia el sur todas las operaciones de la aviación general y la aviación comercial regular deben ajustar su planificación de vuelo acorde a reglas de vuelo por instrumentos.

2º) Queda restringido el uso de aerovías dentro del territorio nacional y aguas juridiccionales de acuerdo al detalle en Anexo ALFA.

3º) Pasa a depender del CODAZ BAIRES el control operacional del ACC Ezeiza, efectuándose para tal fin las comunicaciones correspondientes al Comando de Regiones Aéreas.

4º) Creanse para uso militar las aerovías que detallan en Anexo ALFA.

CONTI///

SECRETO

///NUACION.

5°) Todos los planes de vuelo serán impuestos a travez de la red de comunicaciones del Comando de Regiones Aéreas.

6°) El CODAZ BAIRES supervisa el diligenciamiento de todoslos planes de vuelo a travez de la red mencionada en el inciso anterior.

Fase. II

4. A partir de la iniciación de las operaciones:

1°) Quedan prohibidas todas las operaciones aéreas no militares desde el paralelo 42° hacia el sur.

2°) Desde el paralelo 42° hacia el norte están autorizados sólo las operaciones militares y de la aviación comercial regular.

3°) Autorízase el ingreso al país de la aviación comercial regular internacional a travez de las aerovías que se detallan en Anexo BRAVO.

4°) Todas la operaciones aéreas militares que se desarrolen dentro del territorio nacional y aguas juridiccionales y a exepción de las misiones que se realizen en el/los teatro/s de operaciones deberán ajustarse al uso del plan de vuelo Cirrus.

5°) Se mantiene la prohibición del uso de las aerovías detalladas en Anexo ALFA de la etapa I, agregándose las prohibiciones que se detallan en Anexo BRAVO.

6°) Se mantiene la prohibición en vigencia lo especificado en incisos 5 y 6 de la fase I.

DISTRIBUIDOR:

COPIA N° 1 : CIC MALVINAS
COPIA N° 2 : CIC GALLEGOS
COPIA N° 3 : CIC CRV
COPIA N° 4 : CIC GRA
COPIA N° 5 : COMANDO DE AVIACION NAVAL
COPIA N° 6 : COMANDO AV. DE EJERCITO
COPIA N° 7 : CAE
COPIA N° 8 : COMANDO DE REGIONES AEREAS
COPIA N° 9 : REGION AEREA CENTRO

BRIGADIER TEODORO G. WALDNER
JEFE EST MY CDO AEREO DEFENSA

SECRETO

ANEXO "ALFA"

FIR:

W 33 MDP-VIE
W 32 MDP-BCA
G 18 VIE-TLW
W 49 CRV-ADO-SJU

UIR:

UG 11 GES-CAR
UW 33 MDP-VIE
UG 18 DIL-TLW
UW 32 MDP-BCA

Modifícase AWY UW 33 debiéndose bloquear SAO y luego proceder directo a BAR.

---------- 0 ----------

Créanse para uso militar las siguientes aerovías:

TLW - MLV
SJU - MLV

SECRETO

ANEXO "BRAVO"

UG 12 POR ARPAS
UE 14 POR REMAN
UA 24 POR OROKO
UG 1 POR PAPIX
UG 2 POR DORSI
UG 18 POR SARGO

---------- 0 ----------

AEROVIAS DE USO INTERNO:

FIR:

W 31 MDP-PTA
W 29 EZE-MDP

UIR:

UW 31 PTA-MDP
UW 29 EZE-MDP

FOLIO 76

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DEFENSA SUR
ZONA SUR

SECRETO

COMODORO RIVADAVIA
09/04/82
COPIA Nº 5

DIRECTIVA 02/82

INSTRUCCIONES GENERALES

1. La presente Directiva reemplaza todo otro documento [illegible] sobre el control del tránsito aéreo en la jurisdicción del CODAS (RASU), existiera con fecha anterior.

2. A partir del 05/04/82 se encuentra desplegado el CO[illegible] y está compuesto por CUATRO (4) Sectores de Defensa, con sus [illegible] tivos CIC: CRV-GAL-GRA-MLV.

3. Todos los vuelos con destino a Malvinas o sobrevuelo, deberán hacer, previa escala, en algunos de los siguientes Aeródromos: TRE-CRV-GAL-GRA-SJU-PAL-EPO, a los efectos de recibir [illegible] instrucciones correspondientes en los organismos operaciones, [illegible] las respectivas Unidades Militares.

4. Con el fin de evitar la congestión del tránsito aéreo, la colisión entre aviones y derribos producidos por la propia [illegible] llería antiaérea, todos los vuelos que partan de los Aeródromos mencionados en el párrafo anterior, deberán obtener antes del [illegible] pegue, el Permiso de Tránsito correspondiente, gestionándolo [illegible] el CIC (Mita) del CODASUR, en la IX BRIGADA AEREA.

5. La MITA deberá recibir la siguiente información, para otorgar el Permiso de Tránsito:

1º) Indicativo.

2º) Tipo de aeronave.

3º) Hora de despegue prevista.

4º) Nivel de vuelo solicitado.

5º) Hora prevista de arribo o sobrevuelo al destino.

6º) Tiempo previsto de permanencia en plataforma en MALVI[illegible]

6. A su vez junto a la autorización del vuelo, la MITA [illegible] asignará el correspondiente Código Transponder, que será el mis[illegible] tanto en el vuelo de ida como en el de regreso.

7. La frecuencia de Radar, Torre, Indicativos y Código [illegible] Autentificación a emplearse, serán los que se especifican seg[illegible] el siguiente detalle:

1º) Anexo "ALFA" para MLV.

2º) Anexo "BRAVO" para CRV.

3º) Anexo "CHARLIE" para GAL.

4º) Anexo "DELTA" para GRA.

5º) Anexo "ECO" Frecuencias de Enlace VHF.

- ///

6º) Anexo "FOXTROX" Código de Autenticación.

INSTRUCCIONES PARTICULARES

Sector Malvinas

8. Todos los aviones que se dirijan al aeródromo MALVINAS, deberán enlazar con el Radar a CIENTO CINCUENTA MILLAS (150), encendiendo el transponder en el momento de efectuar el enlace, debiéndolo apagar inmediatamente una vez que el Radar lo haya identificado. En caso de no enlazar con el Radar, lo hará con la Torre MALVINAS con el transponder apagado. En ambos casos no se deberá mencionar en la frecuencia la posición ni procedencia.

9. Los niveles a mantener serán los especificados en el AIP RAC parte 3.

10. Asimismo se fijan las siguientes restricciones de vuelos:

1º) Todas las Aeronaves que se dirijan al AD MALVINAS, deberán realizar su aproximación al mismo con un nivel superior a 050. Está terminantemente prohibido descender de dicho nivel, salvo expresa autorización del Radar o Torre MALVINAS.

11. En caso de iniciarse las operaciones militares, o de detectarse la presencia de buques que puedan afectar el vuelo hacia MALVINAS, ésta deberá establecer el procedimiento a seguir en su aproximación a este Aeródromo.

12. Deberá evitarse el tráfico radioeléctrico al mínimo indispensable.

13. El Aeródromo MALVINAS deberá establecer los corredores de entrada y salida del mismo, debiendo elevar a este Comando para antes del 151200 ABR 82 a efectos de su distribución. Dichos corredores entrarán en vigencia a partir del 161200 ABR 82.

Sectores CRV - GAL - GRA

14. Los vuelos que regresen de MALVINAS se efectuarán por los niveles establecidos en el AIP RAC parte 3, estableciéndose enlace con el Radar a CIENTO CINCUENTA MILLAS (150), encendiéndose el transponder en el momento de efectuar el enlace, debiéndolo apagar inmediatamente una vez identificado. En caso de no enlazar con el Radar, se lo hará con el ACC o Torre según correspondiere. En ambos casos no se deberá mencionar en la frecuencia la posición ni procedencia.

15. Los vuelos entre otros destinos, dentro de la jurisdicción de la Región Aérea Sur, de aeronaves de las Fuerzas Armadas, se cumplimentarán aplicando la Directiva "CIRRUS", la que establece un Permiso de Tránsito que deberá otorgar el ACC correspondiente.

16. Las Aerolíneas Comerciales operarán únicamente, con planes de vuelo "INDIA" y solamente dentro de aerovías.

SECRETO

17. La Aviación General tiene prohíbido el vuelo dentro d la jurisdicción de este CODASUR (Jurisdicción de la Región Aérea Sur).

18. LA PRESENTE DIRECTIVA ENTRA EN VIGENCIA EL: 140000 A

Brigadier ROBERTO FERNANDO CAM
Comandante Defensa Aérea Zona Sur

DISTRIBUIDOR:

COPIA Nº 1: Jefe Sector MALVINAS
COPIA Nº 2: Jefe Sector GRA
COPIA Nº 3: Jefe Sector CRV
COPIA Nº 4: Jefe Sector GAL
COPIA Nº 5: Comando Defensa Aérea
COPIA Nº 6: Comando Operaciones Aéreas (CAE)
COPIA Nº 7: Comando Regiones Aéreas
COPIA Nº 8: Comando Operaciones Navales
COPIA Nº 9: CFAS
COPIA Nº 10: CODAZ [illegible]
COPIA Nº 11: V Cuerpo de Ejército
COPIA Nº 12: I Br Aé (Operaciones)
COPIA Nº 13: Base Aeronaval Comandante ESPORA
COPIA Nº 14: Tra (ALTE ZAR)
COPIA Nº 15: B.A.M. SJU
COPIA Nº 16: B.A.M. SCZ
COPIA Nº 17: II Br Ae.

SECRETO

[illegible]

INDICATIVOS-FRECUENCIAS Y CODIGO DE AUTENTICACION MES DE ABRIL 82 PARA OPERACIONES EN SECTOR MLV

FECHA	RADAR MOVIL MLV	TWR MLV	FRECUENCIAS VHF	CODIGO AUTENTICACION
12-ABR-82	CASA	GOTA	9	2
13-ABR-82	VERDE	BOTE	3	9
14-ABR-82	PONCHO	TERO	2	3
15-ABR-82	CARLOS	PICHO	8	5
16-ABR-82	PUCHO	POTRO	7	1
17-ABR-82	PACO	TALA	1	3
18-ABR-82	NEGRO	BORDO	3	4
19-ABR-82	PICHO	PACO	5	2
20-ABR-82	TUCO	TERO	8	5
21-ABR-82	PACO	CAMPO	9	7
22-ABR-82	LOBO	MONO	2	6
23-ABR-82	MANTO	VERDE	4	8
24-ABR-82	MANO	SAPO	6	9
25-ABR-82	COBRA	BICHO	10	14
26-ABR-82	LIBRA	AZUL	11	13
27-ABR-82	CAMPO	COBRA	14	10
28-ABR-82	PONCHO	TECLA	12	11
29-ABR-82	PICO	PUCHO	13	15
30-ABR-82	rojo	MANO	15	12
			(A)	(E)

[illegible] EN AREA "MLV"

INDICATIVOS - FRECUENCIAS Y CODIGOS DE AUTENTICACION MES ABRIL 1982 PARA OPERACION EN SECTOR CRV

FECHA	[illegible] CRV	TWR CRV	FRECUENCIAS VHF RADAR	CODIGO AUTENTICACION
12-ABR-82	INDIO	MATE	4	4
13-ABR-82	SAPO	PONCHO	3	3
14-ABR-82	TORDO	PICHO	2	2
15-ABR-82	PALA	PLATA	1	1
16-ABR-82	PLOMO	PACU	6	2
17-ABR-82	TACHO	TAPIR	2	4
18-ABR-82	REJA	LEON	5	3
19-ABR-82	TECLA	SAPO	4	1
20-ABR-82	TORDO	PITO	7	6
21-ABR-82	PATO	ROJO	3	5
22-ABR-82	RANCHO	TELA	1	8
23-ABR-82	REJA	MUDO	8	7
24-ABR-82	VERDE	LORO	15	11
25-ABR-82	LOBO	PECA	12	13
26-ABR-82	ROJO	PONCHO	14	12
27-ABR-82	GOTA	PERCHA	13	15
28-ABR-82	TANO	PARCA	11	14
29-ABR-82	PIANO	LOCO	9	10
30-ABR-82	TANGO	SOLO	[illegible]	9

(A) [illegible]

FOLIO

[illegible] 01, 02 [illegible]

[illegible] ABRIL 1982 PARA OPERACION EN SECTOR GAL

FECHA	RADAR MOVIL GAL	VOR GAL	FRECUENCIAS VHF RADAR	CODIGO AUTENTICACION
12-ABR-82	VERDE	LORO	6	6
13-ABR-82	NEGRO	BICHO	7	7
14-ABR-82	ROJO	RANA	8	8
15-ABR-82	AZUL	PATO	9	9
16-ABR-82	PALO	PIANO	5	15
17-ABR-82	PILA	[illegible]	14	14
18-ABR-82	ARPA	TOCO	12	13
19-ABR-82	TANGO	CATRE	1	12
20-ABR-82	TEJA	SOPA	3	11
21-ABR-82	CASA	[illegible]	6	10
22-ABR-82	MINA	PICO	9	8
23-ABR-82	CAMA	[illegible]	11	9
24-ABR-82	[illegible]	[illegible]	3	7
25-ABR-82	REJA	[illegible]	2	6
26-ABR-82	TOCO	TANGO	4	5
27-ABR-82	PACO	CAMA	15	4
28-ABR-82	PICO	ARPA	13	3
29-ABR-82	[illegible]	PILA	10	2
30-ABR-82	[illegible]	[illegible]	7	1
			(A)	(B)

(A) DETALLE EN ANEXO "[illegible]"

(B) DETALLE EN ANEXO "[illegible]"

FOLIO 818

ANEXO "DELTA" A LA DIRECTIVA [illegible]

INDICATIVOS-FRECUENCIAS Y CODIGO DE AUTENTICACION MES DE ABRIL 82 PARA OPERACIONES EN SECTOR GRA

FECHA	RADAR MOVIL GRA	TWR GRA	FRECUENCIAS VHF- RADAR	CODIGO AUTENTICACION
12-ABR-82	TANGO	SAPO	4	4
13-ABR-82	ARPA	TORDO	5	5
14-ABR-82	TEJA	TALA	6	6
15-ABR-82	RAMA	PACU	7	7
16-ABR-82	SAPO	CAMA	14	3
17-ABR-82	TECHO	NEGRO	5	8
18-ABR-82	SACO	TERO	10	5
19-ABR-82	PINO	PUCHO	6	13
20-ABR-82	COBRA	VERDE	2	1
21-ABR-82	TANGO	AZUL	13	6
22-ABR-82	RAMA	TUCO	8	7
23-ABR-82	GATO	PATO	7	2
24-ABR-82	MONO	TOTO	5	4
25-ABR-82	PICA	TACO	15	9
26-ABR-82	RITA	TORO	12	15
27-ABR-82	NINA	LOBO	11	14
28-ABR-82	ROJO	[illegible]	4	12
29-ABR-82	ARPA	PERRO	3	11
30-ABR-82	INDIO	[illegible]	1	10
			(2)	(3)

(1) DETALLE EN ANEXO "ECO"

FOLIO 82

[illegible]

	FRECUENCIAS DE ENLACE VHF RADAR		TWR MLV EXCLUSIVAMENTE	
	PRINCIPAL	ALTERNATIVA	PRINCIPAL	ALTERNATIVA
Nº 1	140.0	121.4	135.2	118.1
Nº 2	142.7	123.7	133.1	118.1
Nº 3	130.3	127.3	130.7	118.3
Nº 4	139.4	126.3	132.7	118.3
Nº 5	127.3	125.5	134.6	118.1
Nº 6	128.4	120.2	135.1	118.1
Nº 7	118.8	144.3	120.1	118.5
Nº 8	141.7	123.9	119.1	118.3
Nº 9	143.5	119.7	119.5	118.1
Nº10	142.5	122.5	118.2	118.6
Nº11	132.7	141.3	120.3	130.7
Nº12	126.5	131.7	140.5	119.1
Nº13	143.5	118.3	120.7	120.3
Nº14	127.1	125.7	125.3	121.7
Nº15	132.5	140.5	133.7	132.1

FOLIO 837

SECRETO

[illegible] A LA DIRECTIVA 02/82 CODASUR

[illegible]

Nº 1 - [illegible]
Nº 2 - [illegible]
Nº 3 - [illegible]
Nº 4 - [illegible]
Nº 5 - [illegible]
Nº 6 - [illegible]
Nº 7 - [illegible]
Nº 8 - [illegible]
Nº 9 - [illegible]
Nº 10 - TOICRAL
Nº 11 - HORIZONTE
Nº 12 - PALETAS
Nº 13 - ANTIGUA
Nº 14 - CATARATA
Nº 15 - DECIMAL

APENDICE 1 UTILIZACION CODIGO AUTENTICACION

[illegible]

APENDICE 1

FOLIO 85

UTILIZACION CODIGO AUTENTICACION

1. El Código de Autenticación deberá ser utilizado a requerimiento del Control, quien deberá pronunciar una letra de la [illegible] establecida para ese día, debiendo el piloto a continuación contestar con la letra siguiente de la palabra código mencionada.

Ejemplo: CODIGO - DETIAL

1º) Control: Tigre - Bicho Autentique DELTA

2º) Piloto : ECO

3º) Control: TANGO

4º) Piloto : INDIA

2. El Control determinará la cantidad de letras a [illegible] para considerarlo como autenticado.

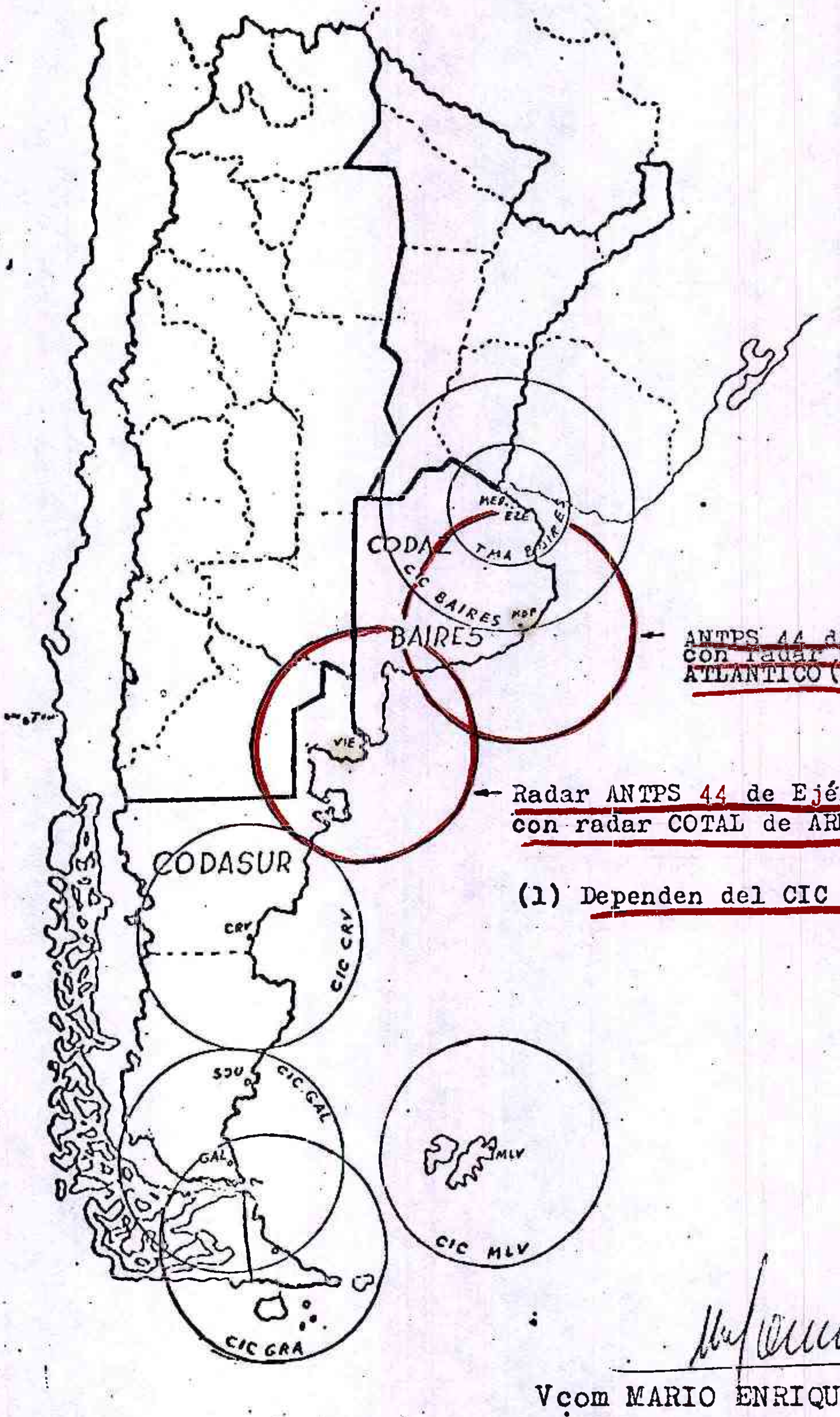
FOLIO 86

SECRETO

APENDICE 3 AL ANEXO
"DELTA" (OPERACIONES)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

AREAS DE CUBRIMIENTO RADAR


MER
EZE
TMA BAIRES
CODAZ
CIC BAIRES
MDP
BAIRES
VIE
CODASUR
CRV
CIC CRV
SJU
CIC GAL
GAL
MLV
CIC MLV
CIC GRA

← ANTPS 44 de Ejército con radar del CELPA ATLANTICO (1)

← Radar ANTPS 44 de Ejército con radar COTAL de ARMACOR (1)

(1) Dependen del CIC BAIRES

Vcom MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DEFENSA AEREA
ZONA SUR

COMODORO RIVADAVIA
17 ABR 82
COPIA Nº 05

AMPLIACION - RECTIFICACION 01 A LA DIRECTIVA 02/82

1. Se agrega al párrafo 7 como incisos:

7º) Anexo GOLF para SJU.

8º) Anexo HOTEL para SCZ

9º) Anexo INDIA para TRE

10º) Anexo JULIET para BAM DARWIN.

11º) Anexo KILO procedimiento para aviones y helicópteros de la ARA operando del portaviones.

2. Se modifica los párrafos 8 y 14:

donde dice: "CIENTO CINCUENTA MILLAS NAUTICAS" (150 MN).

debe decir: "CIEN MILLAS NAUTICAS" (100 MN)

3. Suprímase los párrafos 10 y 11.

4. Se reemplaza el párrafo 13 en su totalidad por el siguiente:

"13. Los corredores de entrada y salida del Area Terminal MLV es el que se detalla en Anexo "LIMA", mientras que los del AD MLV se detallan en el Apéndice 1 al Anexo antes mencionado.

5. Agrégase como párrafo 17/1 lo siguiente:

"17/1. Se asignan los corredores de entrada y salidas en los diferentes aeródromos según se detalla a continuación:

1º) Anexo "MIKE" : para CRV
2º) Anexo "NOVEMBER" : para SJU
3º) Anexo "OSCAR" : para TRE
4º) Anexo "PAPA" : para SCZ
5º) Anexo "QUEBEC" : para GAL

6. En los Anexos "BRAVO", "CHARLIE", y "DELTA", donde dice Frecuencias VHF RADAR, debe decir:

- FRECUENCIA VHF.

7. En el Anexo "ECO" donde dice TWR MLV EXCLUSIVAMENTE, debe decir:

- FRECUENCIAS DE ENLACE VHF.

8. En el Anexo "ECO" en el Nº 8 Frecuencia Alternativa Radar, se reemplaza 123.9 por 133.7.

9. En el Anexo "ECO" en el Nº 12 Frecuencia Principal de [illegible] VHF TWR, se reemplaza 140.5 por 130.6.

10. La presente ampliación-rectificación entre en vigencia el 19[redacted] ABR 82.

Brigadier ROBERTO FERNANDO CAMBLOR
Comandante Defensa Aérea Zona Sur

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A-3 CODASUR

DISTRIBUIDOR:

COPIA Nº 1: JEFE SECTOR MLV
" 2: JEFE SECTOR GRA
" 3: JEFE SECTOR CRV
" 4: JEFE SECTOR GAL
" 5: COMANDO DEFENSA AEREA
" 6: COMANDO OPERACIONES AEREAS (CAE)
" 7: COMANDO REGIONES AEREAS
" 8: COMANDO OPERACIONES NAVALES
" 9: CFAS
" 10: CODAZ BAIRES
" 11: V CUERPO DE EJERCITO
" 12: I BRIGADA AEREA (OPERACIONES)
" 13: BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA
" 14: TRELEW (ALTE. ZAR)
" 15: B.A.M. SAN JULIAN
" 16: B.A.M. SANTA CRUZ
" 17: II BRIGADA AEREA
" 18: B.A.M. MALVINAS
" 19: COMANDO TEATRO OPERACIONES ATLANTICO SUR

ANEXO "GOLF" A LA DIRECTIVA
02/82 - CODASUR

FOLIO 898

INDICATIVOS - FRECUENCIAS Y CODIGO AUTENTICACION MES DE ABRIL 1982 PARA OPERACIONES EN AD-SJU

FECHA	TWR - SJU	FRECUENCIAS VHF	CODIGO AUTENTICACION
18-ABR-82	PLATA	1	15
19-ABR-82	COBRE	2	14
20-ABR-82	ORO	3	13
21-ABR-82	RANA	4	12
22-ABR-82	QUESO	5	11
23-ABR-82	TACO	6	10
24-ABR-82	MATE	7	9
25-ABR-82	PACU	9	8
26-ABR-82	TERO	8	7
27-ABR-82	CHACRA	10	6
28-ABR-82	TALA	12	5
29-ABR-82	ARPA	13	4
0-ABR-82	TORDO	14	3

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A - III CODASUR

ANEXO "HOTEL"
A LA DIRECTIVA 02/82
CODASUR

SECRETO

INDICATIVOS - FRECUENCIAS Y CODIGOS DE AUTENTICACION MES DE ABRIL 1982 PARA OPERACIONES EN AERODROMO SANTA CRUZ

FECHA	TWR SCZ	FRECUENCIAS VHF	CODIGO AUTENTICACION
18 ABR	BICHO	15	1
19 ABR	TERO	14	2
20 ABR	TORDO	13	3
21 ABR	MANO	12	4
22 ABR	PUCHO	11	5
23 ABR	TECLA	10	6
24 ABR	COBRA	9	7
25 ABR	AZUL	8	8
26 ABR	SAPO	7	9
27 ABR	MONO	6	10
28 ABR	TORDO	5	11
29 ABR	TERO	4	12
30 ABR	TECLA	3	13

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A - III CODASUR

ANEXO "INDIA"
A LA DIRECTIVA 02/82
CODASUR

SECRETO

INDICATIVOS - FRECUENCIAS Y CODIGOS DE AUTENTICACION MES DE ABRIL 1982 PARA OPERACIONES EN AERODROMO TRELEW

FECHA	TWR TRE	FRECUENCIAS VHF	CODIGO AUTENTICACION
18 ABR	TORDO	2	3
19 ABR	ARPA	3	4
20 ABR	TALA	4	5
21 ABR	CHACRA	5	6
22 ABR	TERO	6	7
23 ABR	PACU	7	8
24 ABR	MATE	8	9
25 ABR	TACO	10	10
26 ABR	QUESO	9	11
27 ABR	RANA	11	12
28 ABR	ORO	13	13
29 ABR	COBRE	12	14
30 ABR	PLATA	1	15

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A - III CODASUR

92 18

INDICATIVOS -FRECUENCIAS Y CODIGO AUTENTICACION MES DE ABRIL 1982 PARA OPERACIONES EN B.A.M. DARWIN

FECHA	INDICATIVO	FRECUENCIAS		CODIGO AUTENTICACION
		PRINCIPAL	ALTERNATIVA	
18-ABR-82	ÑATO	132.4	131.1	CONTIGUA
19-ABR-82	TEPES	125.6	124.3	DETINAL
20-ABR-82	TOTO	118.9	134.4	ARLEQUIN
21-ABR-82	ROCA	119.3	130.3	ARTEMIO
22-ABR-82	RIO	133.6	127.7	BIZONTE
23-ABR-82	SACO	128.7	134.3	CARTELIO
24-ABR-82	SOTA	121.8	129.9	MANTELIA
25-ABR-82	NILO	130.2	119.7	CATARATA
26-ABR-82	NENE	129.8	127.6	ANTIGUA
27-ABR-82	DADO	124.2	126.8	TOTORAL
28-ABR-82	GATO	127.1	128.7	HORIZONTE
29-ABR-82	VELA	131.4	133.9	DECIMAL
30-ABR-82	SAPO	128.5	127.6	PALETAS

NOTA IMPORTANTE: Prohíbido el sobrevuelo dentro de las 10 Millas de la B.A.M. DARWIN sin contacto de radio con su TWR

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A - III CODASUR

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DEFENSA AEREA
ZONA SUR

ANEXO "KILO"
A LA DIRECTIVA 02/82
CODASUR

PROCEDIMIENTO PARA AERONAVES DE LA ARA OPERANDO DEL PORTAVIONES

---

1. Procedimiento a seguir por aviones y helicópteros de la ARA en los siguientes Aeródromos: TRE - CRV - SCZ - SJU - GAL - GRA - y MLV, cuando procedan exclusivamente del portaviones.

2. En esas circunstancias se deberá:

1º) Emplear la frecuencia de TWR de tiempo de paz

2º) Emplear el indicativo de la TWR de tiempo de paz. Ej: Gallegos Torre.

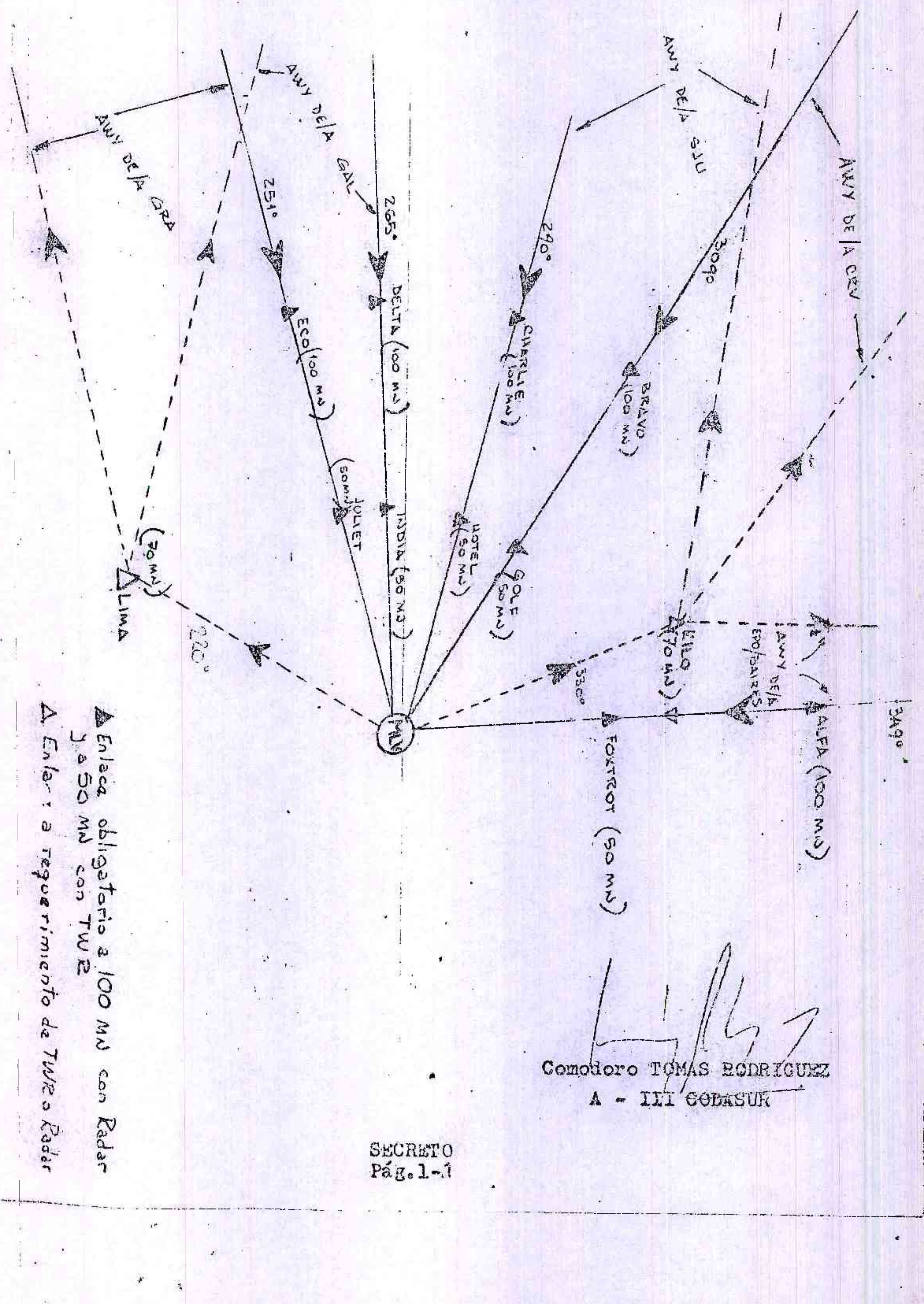
3º) El avión utilizará como Indicativo de llamada para el primer contacto: NAVAL PIE - SECO. Luego en las subsiguientes llamadas sólo NAVAL. El agregado para el primer enlace de PIE SECO es indicador que el avión o helicóptero procede del portaviones.

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A - III CODASUR

ANEXO "LIMA"
A LA DIRECTIVA 02/82 CODASUR

9476

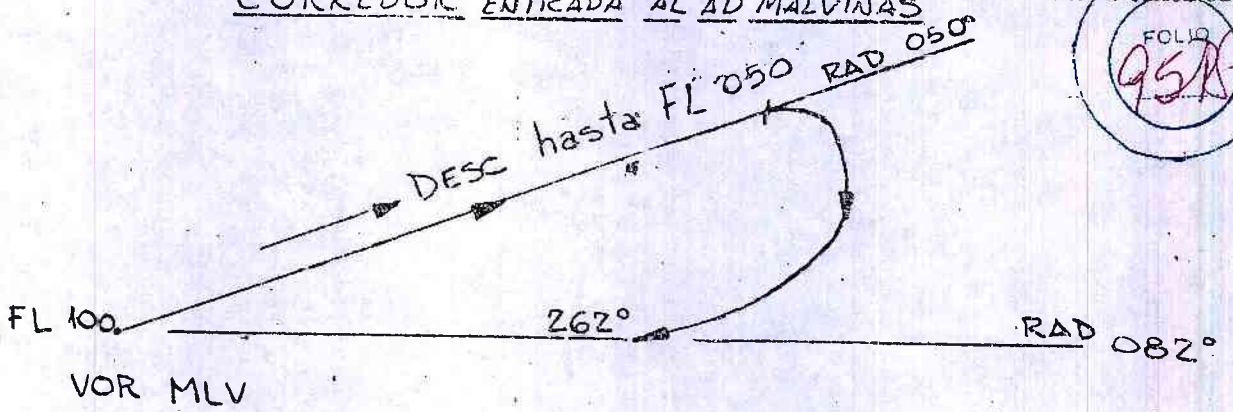
CORREDOR DE ENTRADA Y SALIDA DEL AREA TERMINAL MLV


AWY DE/A GRA
AWY DE/A GAL
251°
265°
ECO (100 MN)
DELTA (100 MN)
JULIET (50 MN)
INDIA (50 MN)
(70 MN)
LIMA
220°
MLV
AWY DE/A SJU
290°
CHARLIE (100 MN)
HOTEL (50 MN)
309°
BRAVO (100 MN)
GOLF (50 MN)
KILO (70 MN)
330°
FOXTROT (50 MN)
AWY DE/A EPO/BAIRES
ALFA (100 MN)
349°
AWY DE/A CRV
▲ Enlace obligatorio a 100 MN con Radar y a 50 MN con TWR
△ Enlace a requerimiento de TWR o Radar

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A - III CODASUR

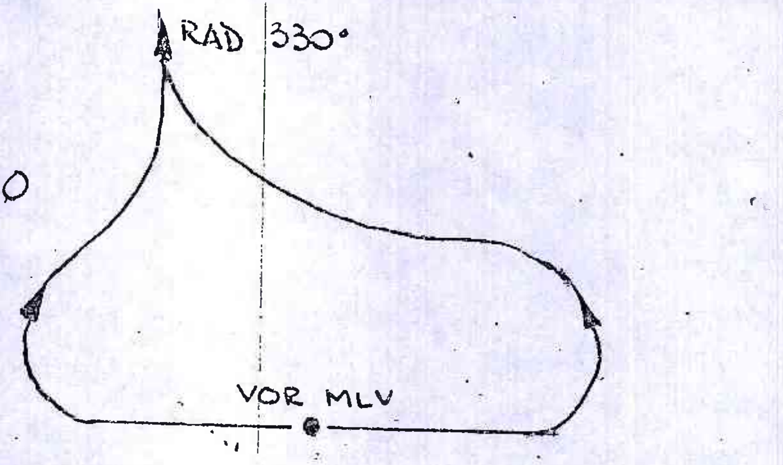
FOLIO 952

CORREDOR ENTRADA AL AD MALVINAS


DESC hasta FL 050
RAD 050°
FL 100
262°
RAD 082°
VOR MLV

EN FINAL: Tren abajo y luces encendidas

CORREDOR SALIDA DEL AD MALVINAS


RAD 330°
VOR MLV

Ascenso
Hasta FL 100
Luego libre
Rumbo

NOTA MUY IMPORTANTE

1. En caso de entrar en Operaciones:

1º) El FL 100 para bloquear VOR MLV en la entrada y a alcanzar en la salida, será FL 200.

2º) Prohibido sobrevuelo dentro de las 30 MN del VOR MLV sin contacto de radio con Radar o TWR.

2. Los procedimientos antes mencionados sólo serán variados con la expresa autorización del radar o TWR MLV.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DEFENSA AEREA
ZONA SUR

ANEXO "MIKE"
A LA DIRECTIVA 02/82 "CODASUR

CORREDOR DE ENTRADA Y SALIDA (CRV)

---

1. A fin de facilitar la identificación de aeronaves que se aproximan al Aeródromo CRV, se establece el siguiente Corredor Aéreo de ingreso y aterrizaje.

1º) RADIAL 070º: FINAL larga, 10 NM afuera, 300 mts. en descenso y luces de aterrizaje encendidas, tren afuera.

2º) RADIAL 250º: FINAL larga, 9 NM afuera (DIADEMA), 700 mts. en descenso y luces de aterrizaje encendidas, tren afuera.

3º) En caso de cambio de Pista en uso se efectuará un circuito de alejamiento hacia el Sur, partiendo desde Diadema o la costa, de acuerdo a los circuitos 250º ó 070º respectivamente, e iniciará un nuevo procedimiento.

2. La TWR de vuelo comunicará a la Artillería Antiaérea el sector de ingreso de las aeronaves propias averiadas y/o en emergencia, a fin de evitar su derribo.

3. Las aeronaves averiadas y/o en emergencia se comunicarán con la TWR y a su vez esta con la Artillería Antiaérea, para hacerle saber las condiciones en que se encuentran y procederá de la siguiente manera:

1º) Si la avería es tal que no pueda hacer su ingreso por el radial estipulado, lo hará por donde estime conveniente de acuerdo a las características de su problema con las luces de aterrizaje encendidas.

2º) Cuando la TWR no posea comunicación con la Artillería Antiaérea se procederá en forma idéntica a la expresada en el párrafo anterior.

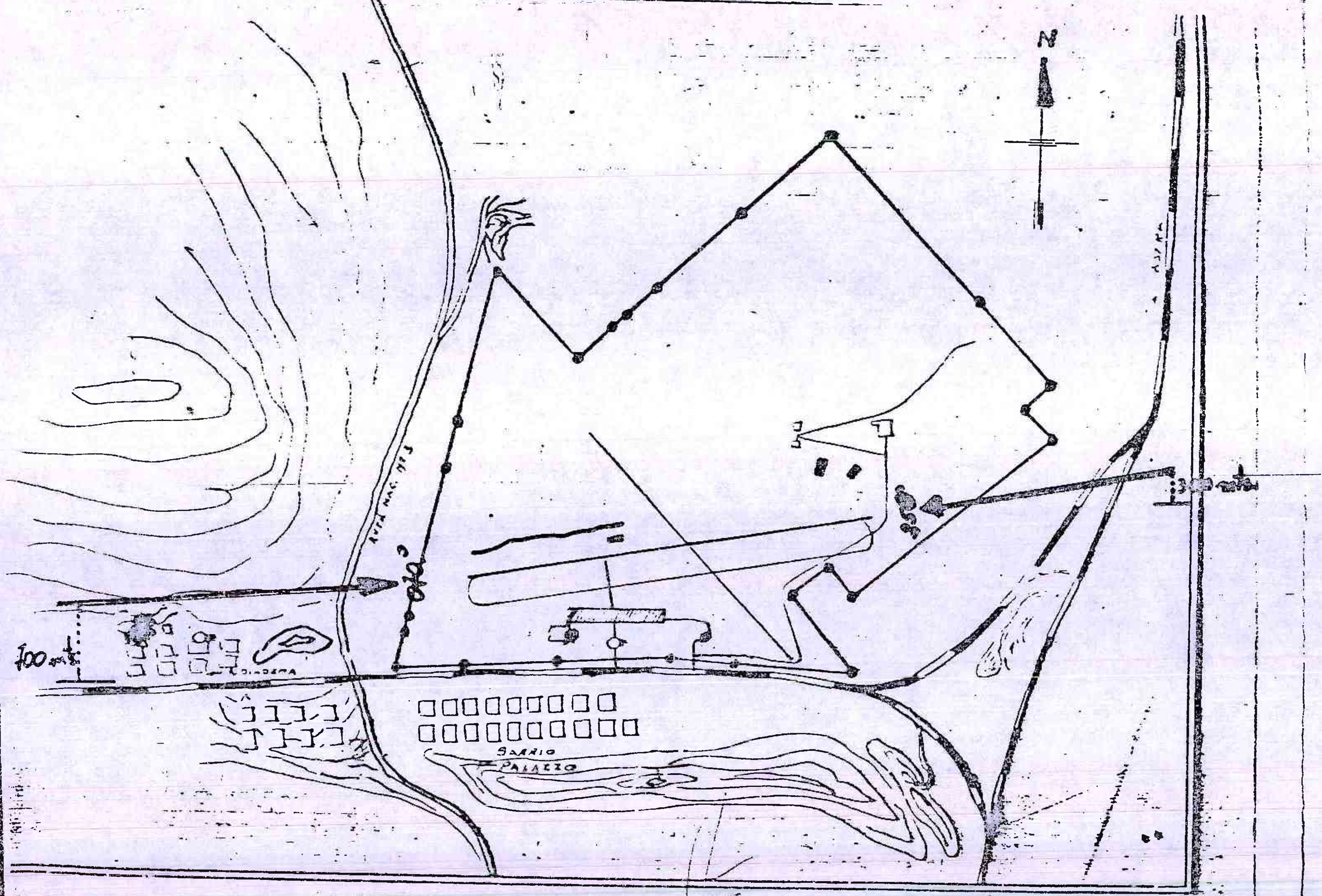
4. El corredor aéreo expresado en párrafo 1, será utilizado por las aeronaves que abandonen el aeródromo según cabecera en uso.

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A - III CODASUR

SECRETO

APENDICE 1 AL ANEXO "MIKE"
A LA DIRECTIVA 02/82 -

CORREDOR DE ENTRADA Y SALIDA (CEV)


N
RUTA NAC. Nº 3
090°
100 mts
DIADEMA
BARRIO PALAZZO
300 mts

FOLIO

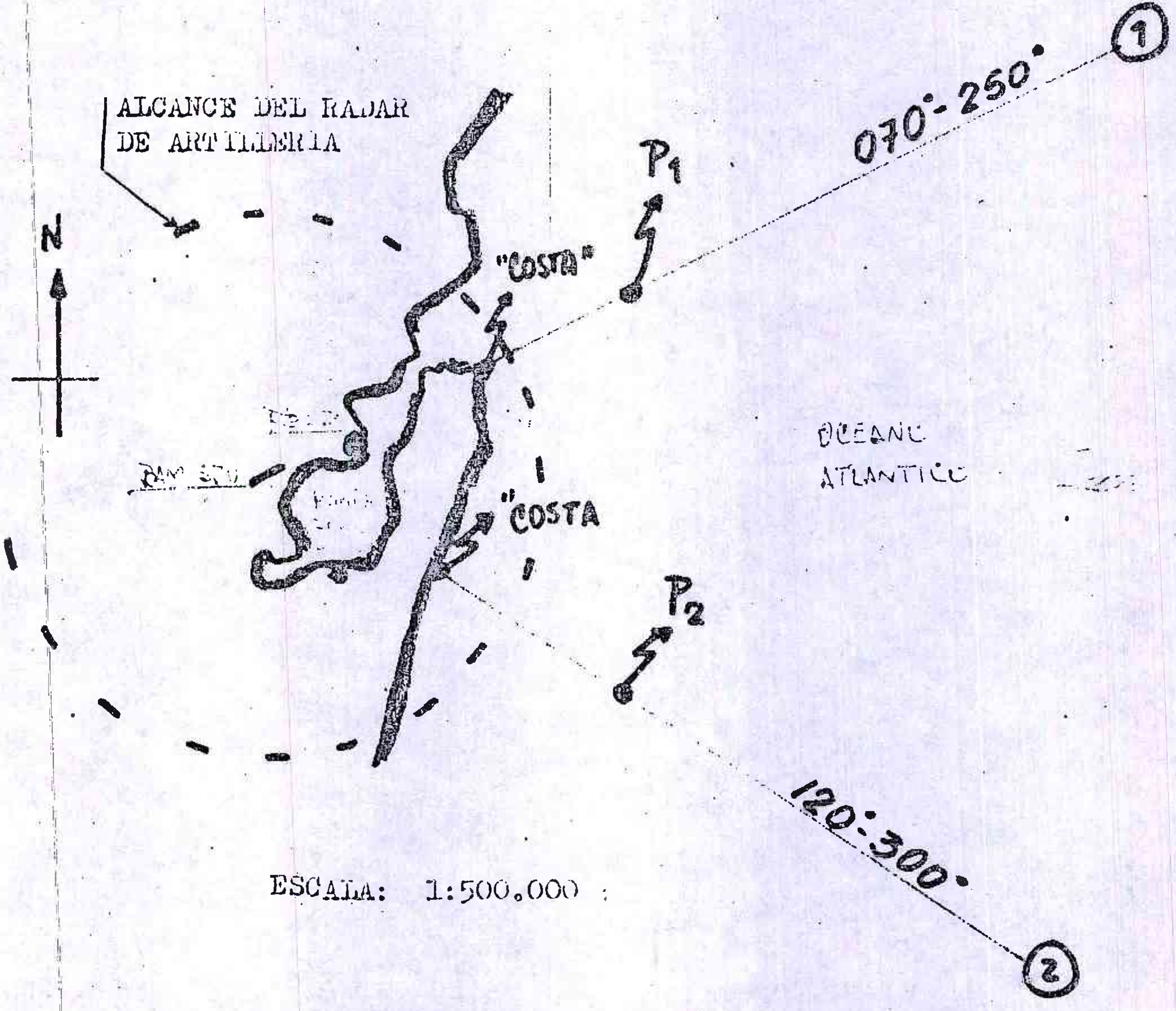
FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DEFENSA AEREA
ZONA SUR

SECRETO

ANEXO "NOVEMBER"
A LA DIRECTIVA 02/82 CODASUR

CORREDOR DE ENTRADA - SALIDA (SJU)

98 78



①
070°-250°
ALCANCE DEL RADAR DE ARTILLERIA
P1
N
"COSTA"
BAM SJU
"COSTA
OCEANO ATLANTICO
P2
120°-300°
②
ESCALA: 1:500.000

) y ② CORREDORES DE ENTRADA-SALIDA N° 1 y 2 RESPECTIVAMENTE

P_1 y P_2 PUNTOS DE NOTIFICACION DE ENTRADA-SALIDA DISTANTE 30 Km de BAM SJU .

NOTA LAS AERONAVES QUE SE APROXIMEN O PARTAN DE LA BAM SJU DEBERAN HACERLO POR LOS CORREDORES DE ENTRADA Y SALIDA GRAFICADOS PRECEDENTEMENTE. ASIMISMO NOTIFICARAN P_1 ó P_2 SEGUN EL CORREDOR UTILIZADO, Y POSTERIORMENTE NOTIFICARAN "COSTA" (SOLO LAS QUE SE APROXIMEN) CUANDO ESTEN VERTICALMENTE EN DICHO PUNTO.

FL DE APROXIMACION: INFERIOR A FL 050 PREVIA COORDINACION CON TWR SJU EXCEPTO AERONAVES EN EMERGENCIA QUE PODRAN HACERLO A FL SUPERIORES PREVIO AVISO A TWR

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DEFENSA AEREA
ZONA SUR

SECRETO

ANEXO "OSCAR"
A LA DIRECTIVA 02/82 CODASUR

CORREDOR DE ENTRADA Y SALIDA (BAM. ALTE. ZAR)

(BAM TRELEW)

---

1. Todas las aeronaves deberán:

1º) Efectuar el enlace radioeléctrico correspondiente al ingresar al TMA.

2º) Aproximar al AD por los corredores señalados (1, 2,3).

3º) Tener en los puntos A, B ó C (20 MN del AD) tren abajo, luces de aterrizaje y carreteo encendidas y FL 50.

4º) Incorporarse al circuito de tránsito después de haber alcanzado la vertical del AD.

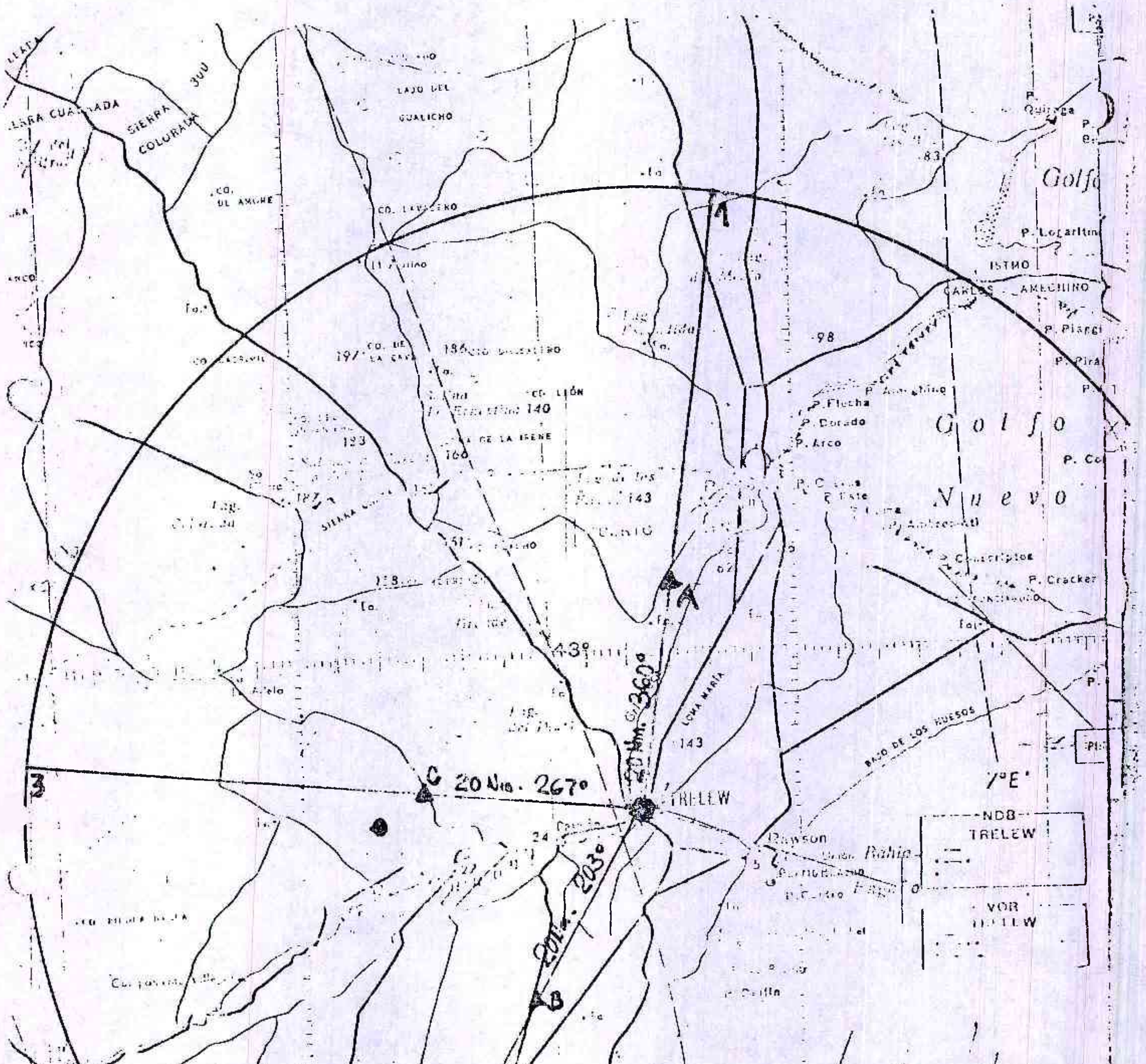
5º) Para vuelos exclusivamente operativos que ingresen desde el Este entre los radiales 360º y 200º, incorporarse a los Corredores 1 o 2 en los puntos A o B, cumplimentando las instrucciones anteriores.

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A - III CODASUR

APENDICE 1 AL ANEXO "OSCAR"
A LA DIRECTIVA 02/82 CODASUR

FOLIO 100

SECRETO

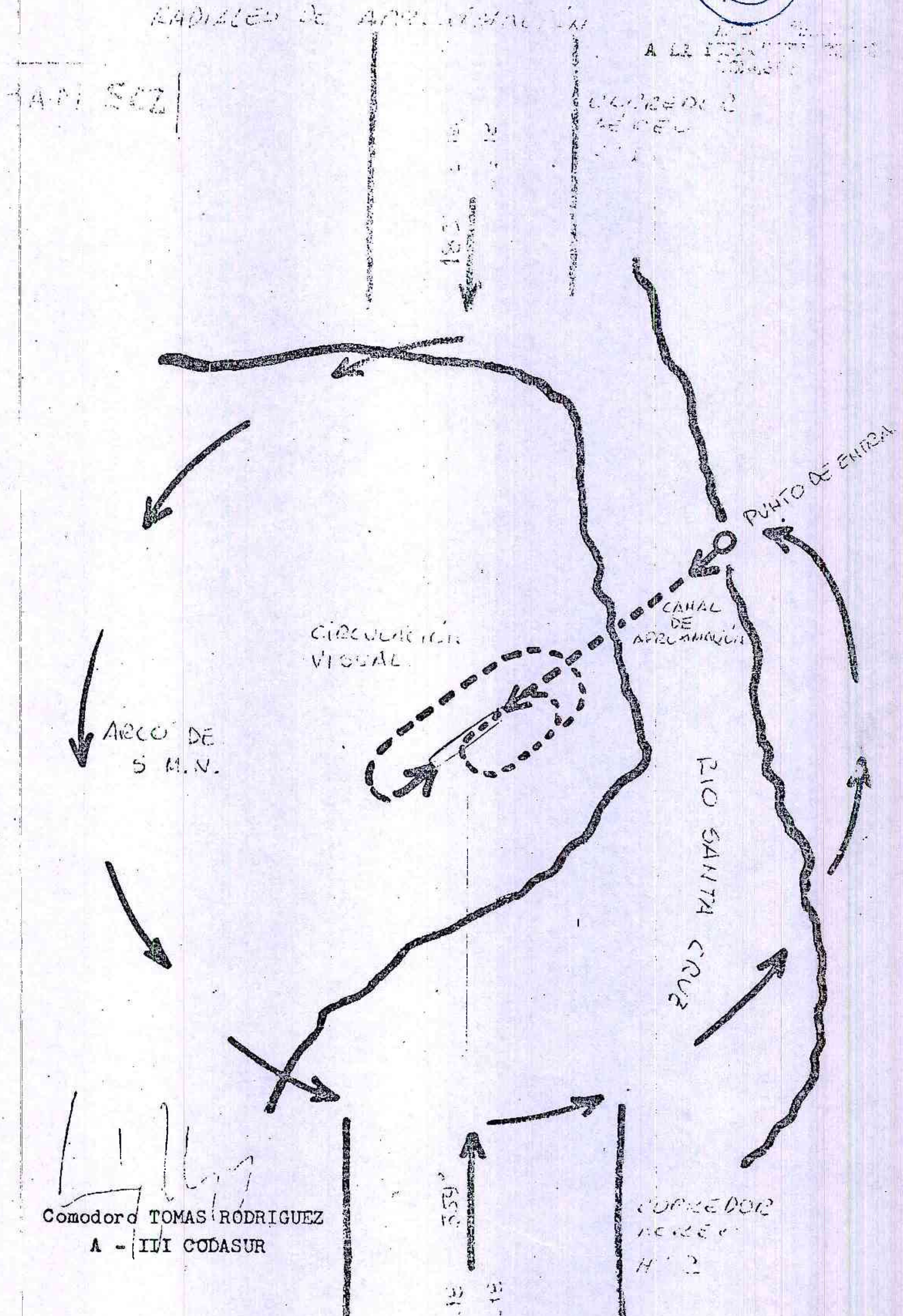


SIERRA CUADRADA
SIERRA COLORADA
300
BAJO DEL GUALICHO
CO. DEL AMORE
CO. LAVADERO
CO. DE LA CAÑA
197
186
140
123
160
187
143
151
138
SIERRA CHATA
Lag. Colorada
Golfo
P. Quiroga
P. Logaritmo
ISTMO
CARLOS AMEGHINO
P. Pirámide
P. Flecha
P. Dorado
P. Arco
Golfo Nuevo
P. Conscriptos
P. Cracker
98
83
1
2
3
A
B
C
20 Nm. G/360°
20 Nm. 267°
20 Nm. 203°
43°
44°
LOMA MARIA
BAJO DE LOS HUESOS
TRELEW
Rawson
Bahía Engaño
NDB TRELEW
VOR TRELEW
7°E
8°E
9°E
Campamento Villegas
Co. Portal
349
P. Lobos
ESTANCIA LA LONJA
296
274
P. Clara

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A-3 CODASUR

SECRETO

FOLIO 1019


RADIALES DE APROXIMACIÓN
RADI SCZ
A LA ESTANCIA
CORREDOR AÉREO N° 1
183
PUNTO DE ENTRADA
CANAL DE APROXIMACIÓN
CIRCULACIÓN VISUAL
ARCO DE 5 M.N.
RIO SANTA CRUZ
359
CORREDOR AÉREO N° 2
315
345
ANEXO
Pág 1-1

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
A - III CODASUR

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DEFENSA AEREA
ZONA SUR

ANEXO "QUEBEC"
A LA DIRECTIVA 02/82 CODASUR

CORREDOR DE ENTRADA Y SALIDA (GAL)

TODA AERONAVE EN APROXIMACION AL AERODROMO GAL CUMPLIMENTARA LOS SIGUIENTES PROCEDIMIENTOS:

1. La aproximación de aviones civiles y comerciales, se realizará por las aerovías en uso, de acuerdo a los Corredores Aéreos de UNA (1) milla de ancho, según los siguientes radiales:

1º) a. GRA - GAL - RADIAL 143
    b. SCZ - GAL - RADIAL 002
    c. BIO - GAL - RADIAL 256

2º) La aproximación de aviones militares se realizará hasta un círculo de 5 millas de radio, con centro en el AD-GAL, ingresando en sentido antihorario, con 500 metros de altura y velocidad inferior a 250 nudos, hasta alcanzar los puntos de entrada.

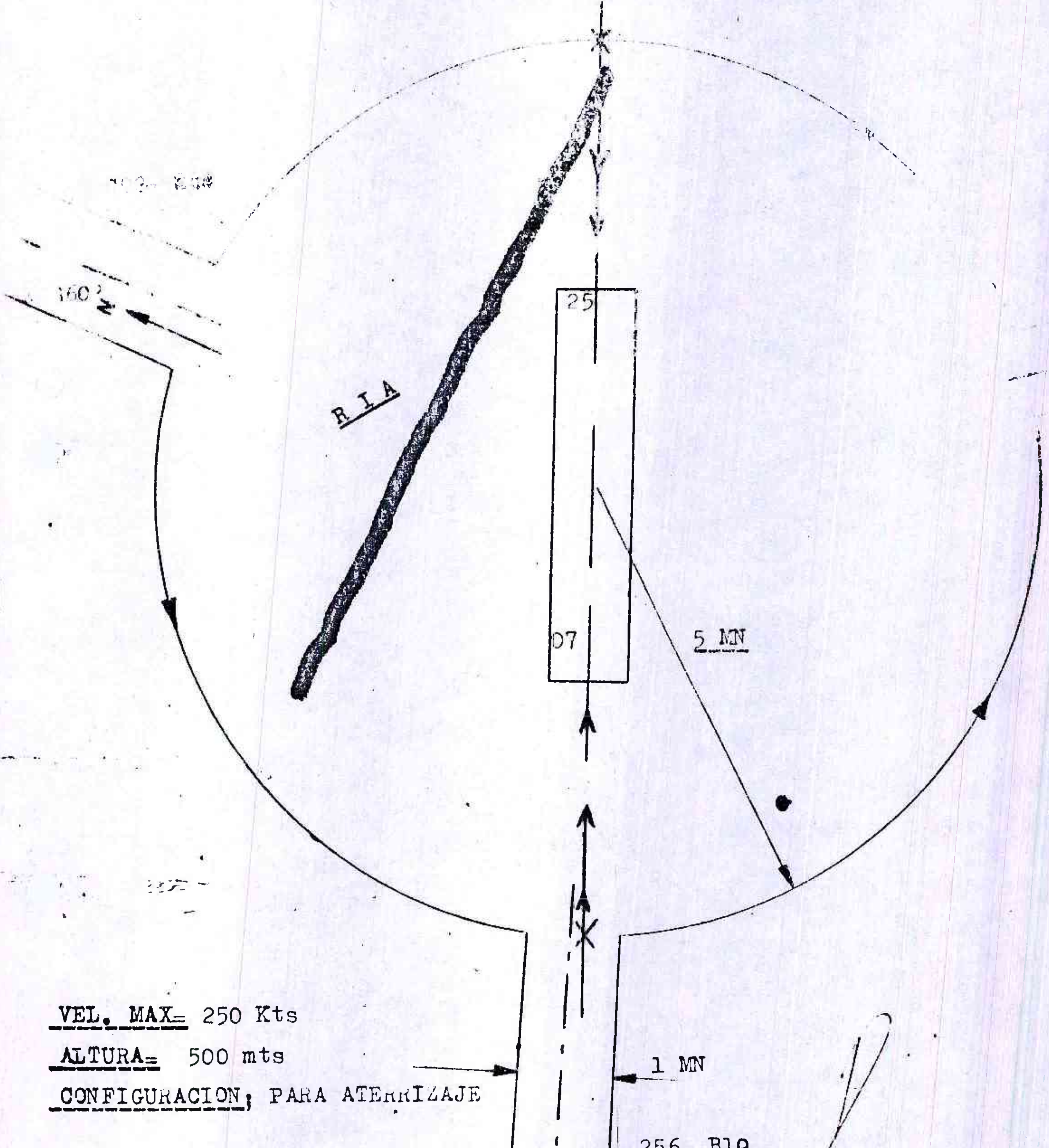
3º) Los puntos de entrada establecidos son el 07 y el 25, que coinciden con las prolongaciones del eje de pista al cortar el círculo de 5 millas. La aproximación a la pista se producirá desde estos únicos puntos.
Los aviones de combate efectuaran su aproximación inclusive los helicopteros, entrando en final larga en configuración de aterrizaje.

4º) La artillería antiaérea podrá abrir fuego a cualquier avión que se encuentren fuera del corredor aéreo y dentro del área de 5 millas.

Comodoro TOMAS RODRIGUEZ
[illegible] CODASUR

APENDICE 1
A LA DIRECTI

CORREDOR ENTRADA Y SALIDA (CAL)


160°
R I A
25
07
5 MN
1 MN
256- B10

VEL. MAX= 250 Kts
ALTURA= 500 mts
CONFIGURACION; PARA ATERRIZAJE

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA

SAN MIGUEL
10 MAY 80
D-03-003-80
COPIA Nº

DIRECTIVA "CIRRUS"

CONTROL DEL TRANSITO AEREO

(MARCO REGIONAL)

PROPOSITO

1. Establecer las normas de Tránsito Aéreo que deben respetar todas las aeronaves para su operación en circunstancias que sea necesario poner en vigencia las más estrictas medidas de silencio de radio, velo y ocultamiento de las actividades aéreas.

2. Asimismo, establecer los procedimientos que dentro de este contexto permitan realizar operaciones seguras, ejercer el control del espacio y mantener actualizada la situación aérea en desarrollo.

3. Disponer de una forma alternativa de control perfectamente compatible con el realizable en el futuro Sistema de Control Integrado del Espacio Aéreo.

INFORMACION

4. Durante la movilización realizada en el año 1978 pudo comprobarse una serie de anormalidades en el uso del espacio aéreo por parte de aeronaves que traían, como consecuencia, fallas en el ejercicio del Control, desconociéndose su posición como también su orígen y destino.

5. Las causas que motivaron esta situación fueron:

1°) La emisión de la Directiva de Tránsito Aéreo por uno de los Comandos Operativos involucrados sin la adecuada difusión entre los usuarios.

2°) El uso indiscriminado del "Plan de Vuelo Militar" cuyo empleo no garantiza ningún tipo de seguridad en el vuelo ni el seguimiento de la ruta programada.

3°) El mal uso del velo de las operaciones que para algunas tripulaciones significaba ocultar sus actividades hasta para la propia fuerza.

4°) El empleo de medios de comunicación que permitía controlar exclusivamente a los aviones que tenían el equipamiento adecuado.

5°) La falta de conocimientos o la falta de reglamentación sobre silencio de radio.

6°) La reducida capacidad de la Red del Comando Aéreo Estratégico para absorber el caudal de comunicaciones necesarias para un adecuado control de Planes de Vuelo.

6. Por otro lado no se utilizaron las normas para limitar el uso de las radioayudas y emisoras comerciales y no se hizo tampoco la difusión de los corredores adoptados para ingreso a las Bases en relación a la Artillería Antiaérea.

7. Estas anomalías sometieron al Sistema de Defensa a constantes falsas alarmas, costosas salidas de aviones M-III que invariablemente terminaron en el reconocimiento de aviones amigos, sin otra consecuencia que desgastar los medios, pero que en situaciones de mayor tensión o sin capacidad de identificación visual, pueden tener resultados mas lamentables.

EJECUCION

8. Concepto de la Operación: Los procedimientos a desarrollar se basan en la integración de los medios y el personal de Tránsito Aéreo al Comando Aéreo de Defensa en el nivel nacional o al Centro de Operaciones Aerotácticas en el nivel Teatros de Operaciones.

9. Dicho personal será responsable de mantener actualizada la Sala de Situación del Espacio Aéreo (SSEA), o la Mesa de Identificación de Aviones (MIA) en los Centros de Operaciones Aerotácticas, navegando las fajas de vuelo a partir del despegue y alertando todos los controles involucrados por medio de su red de tránsito codificado.

10. El Plan de Vuelo "INDIA" presentado por los tripulantes, la Orden de Misión o la Ordon Fragmentaria, contendrán los datos esenciales para la actualización de la Sala de Situación o la Mesa de Identificación, y consecuentemente para: - la reserva del espacio aéreo, - habilitacion de radioayudas, - autorización de nuevos planes de vuelo y - alerta a los AADD de destino para el aterrizaje.

11. El procedimiento completo se pondrá en marcha con la presentación del Plan de Vuelo "CIRRUS", cuya única diferencia será su impresión en papel rosado; su movimiento se transmitirá por la Red de Tránsito Aéreo y las tripulaciones mantendrán silencio de radio durante el vuelo y escucha en las frecuencias normales de FIR, UIR, o las que eventualmente se disponga.

12. Los datos correspondientes a este Plan de Vuelo, serán transmitidos en un código especial por la dependencia de Tránsito Aéreo, a través de las Redes correspondientes del Comando de Regiones Aéreas. Dicho código será difundido con un plazo de antelación compatible con las exigencias de la situación.

13. Es responsabilidad del Comando Aéreo de Defensa:

1°) La adopción de los Corredores Aéreos de Tránsito.

2°) La difusión a las tripulaciones, de los corredores de Artillería Antiaérea de entrada a los AADD.

3°) La emisión de Directivas complementarias y la coordinación con los usuarios del espacio aéreo.

4°) La adopción de criterios de empleo de Frecuencias de Radio, emisoras comerciales, como posibles fuentes de ayuda a la navegación.

CRITERIOS

14. Se deberá respetar los siguientes criterios:

1°) Operatividad: Tendiente a que los procedimientos a adoptar tengan una decidida función operativa, adoctrinando a todo el personal en la necesidad del velo y secreto, poniendo el acento en el accionar bélico, para que de ello se desprendan los procedimientos de paz y no a la inversa.

2°) Simplicidad: Manteniendo los procedimientos en vigencia con los menores cambios posibles, aceptando los ya impuestos como rutina, para evitar complicaciones que gene-

ran confusión en usuarios y operadores.

3°) Integridad: Utilizando todos los medios, los sistemas de comunicaciones, el personal y los servicios disponibles de todos los Comandos involucrados, agrupados en un concepto de aprovechamiento integral y asignándole las tareas acordes con sus funciones, manteniendo el principio de asignación homogénea.

TAREAS

15. El Comando Aéreo de Defensa deberá

1°) Ejercer el control del Espacio Aéreo a través de los CCIICC de los Comandos de Zona.

2°) Establecer los corredores de Tránsito Aéreo en coordinación con el Comando de Regiones Aéreas.

3°) Realizar la centralización de los corredores de Artillería de las Bases, para su adecuada difusión.

16. El Comando de Regiones Aéreas deberá

1°) Organizar en los ACC, la Sala de Situación para control del Espacio Aéreo.

2°) Poner bajo control operacional:

a) De los CCOODDAAZZ, el ACC que corresponda a cada jurisdicción.

3°) Establecer los códigos para la transmisión Planes de Vuelo "CIRRUS".

4°) Realizar la publicación de los corredores de artillería de cada Base.

5°) Adiestrar al personal para su desempeño en lo relativo al cumplimiento de esta Directiva.

6°) Imprimir y distribuir convenientemente el Plan de Vuelo "CIRRUS".

17. Los Comandos Aéreos de los Teatros, una vez implementados, deberán:

1°) Establecer los corredores de artillería de cada una de sus BBAAMM y remitirlas al Comando Aéreo de Defensa para su impresión y distribución a las tripulaciones usuarias. (Término 01 Jul 80).

2°) Ejercer el control del espacio aéreo correspondiente a su jurisdicción a través del CIC que le será transferido por el CODAZ.

18. Los Comandantes de Aeronaves o Jefes de Agrupaciones Aéreas deberán:

1°) Presentar el Formulario Plan de Vuelo "CIRRUS", que deberá ser llenado de acuerdo a normas IFR (obligatorio en casillero 18 "DATOS ADICIONALES" colocar EST. y PER. según se explica en el mismo).

2°) Efectuar el vuelo manteniendo silencio de radio, salvo problemas mecánicos o necesidad de alterar la ruta por meteorología.

3°) Cumplimentar el PLN de la forma más ajustada posible en lo relativo a horas de despegue, estimas previstas, velocidades y tiempos de ascensos y descensos.

4°) Mantener escucha en la frecuencia FIR - UIR o la que eventualmente se ordene.

19. El ACC integrado que corresponda deberá:

1°) Organizar la Sala de Situación o Mesa de Información de Aviones con los medios gráficos y de comunicaciones que permitan una presentación objetiva de la situación aérea general; a la vez que un flujo adecuado de información.

2°) Llevar la situación aérea general, "navegando" las fajas de vuelo en posición y altura según el progreso de las mismas.

3°) Informar a través de la Red de Tránsito Aéreo (Codificado) la necesidad de reserva de espacio aéreo, habilitación de radioayudas y horas estimadas de aterrizajes.

4°) Coordinar los nuevos planes de vuelo, compatibilizando las rutas para evitar colisiones.

MK

5°) Participar en la identificación de aviones.

20. Los Organismos Operaciones de las BBAAMM deberán:

1°) Transmitir el PLN al ACC (integrado con el COAD o el COAT) a efectos de recibir factibilidad en tiempo y nivel control en ruta y reserva de espacio aéreo.

2°) Informar hora de despegue al COAD/COAT para iniciar la progresión de las fajas de vuelo.

MEDIDAS DE COORDINACION

21. La presente Directiva será puesta en vigencia por mensaje "múltiple" para su cumplimiento con carácter obligatorio por parte de todas las aeronaves en misiones operativas.

22. Sin embargo, se recomienda su empleo a partir del 30 de JUL-80, cuando se estima se habrán tomado las medidas funcionales necesarias y la distribución de los formularios de planes de vuelo "CIRRUS" en todo el país.

23. La imposición obligatoria de la Directiva "CIRRUS" implicará correlativamente la adopción de las siguientes medidas:

1°) Todo Plan de Vuelo será IFR, conteniendo todas las estimas y será sin vencimiento.

2°) Se anulará el "Plan de Vuelo Militar".

3°) Será obligatorio el uso del "transponder" en todo el vuelo.

24. Identificación de aviones: a los efectos de romper el silencio de radio o recibir directivas en frecuencia de escucha cada Comandante de aeronave o de agrupación, identificará su vuelo con DOS (2) letras (LIMA, VICTOR) seguida de sus tres iniciales personales. Dicho dato deberá constar en el casillero N° 6 "Identificación de Aeronaves" del Plan de Vuelo.

HAY UNA FIRMA:

Brigadier Mayor ANTONIO DIEGO LOPEZ
Comandante Aéreo de Defensa

Comodoro MANUEL MARCELO MIR
Jefe Departamento Operaciones

Apendice 6

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA

SAN MIGUEL
30 OCT 80
COPIA N°

INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS A LA DIRECTIVA "CIRRUS"

INTRODUCCION

1. El Comando Aéreo de Defensa tiene de acuerdo a la misión asignada la responsabilidad de ejercer la defensa aeroespacial activa en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales de donde se desprende la necesidad de ejercer el control efectivo del Tránsito Aéreo.

2. Conforme con esto se ha emitido la Directiva "CIRRUS" de fecha 10 de Mayo de 1980 que cumple con este propósito y donde se establecen básicamente los procedimientos generales.

3. Con el objeto de reglamentar, ampliar y normalizar los mismos, se confecciona la presente Orden Complementaria que analiza en forma detallada los procedimientos a seguir para la emisión de documentos y por parte de los Organismos involucrados.

4. La Orden OPP 59 3/A de fecha 29 ABR 59 queda definitivamente anulada y reemplazada por los procedimientos enunciados en la Directiva "CIRRUS".

5. Debe quedar aclarado que el procedimiento llamado "Plan de Vuelo Militar", no esta amparado por ninguna reglamentación por lo cual debe rechazarse como procedimiento de tránsito y queda definitivamente anulado.

PLAN DE VUELO CIRRUS Y PERMISO DE TRANSITO.

6. El Plan de Vuelo "CIRRUS" es un Plan de Vuelo INDIA, que se confeccionará cuando la superioridad determine la necesidad de mantener en reserva una operación aérea.

7. Si bien el Plan de Vuelo Cirrus se vuelca en un formulario similar al actual, (sólo difiere en que es de color rosado o que lleva la palabra "CIRRUS" para identificarlo) tiene las siguientes características [illegible]:

1°) Tiene "Prioridad" sobre cualquier otro PLN de Vuelo.

2°) Su tramitación y transferencia a los distintos controles involucrados en la operación es "Inmediata".

3°) Su confección se realiza de acuerdo a las normas IFR.

4°) No tiene vencimiento, excepto que se reciba MJE de cancelación.

5°) Se le modifica la identificación de la aeronave en casillero N° 7.

6°) Es obligatorio colocar en casillero N° 15 "RUTAS", la descripción de toda la ruta con las estimas correspondientes, ya sea que se vuele dentro de rutas ATS asignadas o vuele fuera de las mismas.

7°) En casillero N° 18 "DATOS ADICIONALES" es obligatorio colocar la hora en que necesitará las radioayudas de la ruta a navegar, además de lo que se explica en el mismo.

NOTA: Al efectuar el requerimiento de radioayudas, las mismas estarán en el aire durante 30' a partir de la hora indicada en el Plan de Vuelo.

8°) El Permiso de Tránsito se aprobará de acuerdo al PLN presentado, y será transmitido de acuerdo a como se realiza habitualmente, con la excepción que los operadores de TWR informarán únicamente la salida o radial autorizado y PLN aprobado.

9°) El despegue estará autorizado una vez que se reciba el "Permiso de Tránsito".

10°) La autorización para el rodaje, se efectuará de acuerdo al siguiente ejemplo:

a) Cte de Aeronave: Control LV - RCP.

b) TWR : LV - RCP prosiga.

c) Cte de Aeronave: LV - RCP rodaje a cabecera instrucciones.

MC

d) TWR: El operador de TWR informará los datos de pista, y el permiso de tránsito de acuerdo a lo expresado en los incisos 8° y 9°.

11°) En las entradas a los TMA, el Comandante de Aeronave efectuará un llamado por VHF de acuerdo al siguiente ejemplo:

a) Comandante de Aeronave: Control LV - RCP.

b) Centro de Control : LV - RCP prosiga.

c) Comandante de Aeronave: LV - RCP (informar sintéticamente la intención a seguir).

12°) El vuelo se efectúa en silencio de radio, salvo situaciones que impidan continuar el vuelo con "seguridad" o las especificadas en los incisos 10° y 11° del párrafo 6. Quedan anuladas las comunicaciones efectuadas por HF por la red móvil militar.

13°) Es obligatorio el uso del IFF en aquellas aeronaves que poseen dicho equipamiento.

PROCEDIMIENTOS DE TRANSITO AEREO.

8. Los Comandantes de Aeronaves o Jefes de Agrupación deberán:

1°) Confeccionar el Plan de Vuelo "CIRRUS", en todos los vuelos de despliegue, redespliegue o traslado aéreo de cualquier tipo, cuya operación se desee velar.

2°) Efectuar el vuelo manteniendo el silencio de radio, salvo:

a) Problemas mecánicos.

b) Cambio de niveles.

c) Necesidad de alterar la ruta por meteorología.

d) Modificación en 10 minutos en más o menos la estima sobre un fijo.

3°) Mantener escucha en la frecuencia FIR-UIR o la que eventualmente se ordene, cambiando de frecuencias automáticamente cuando cruce un límite de transferencia a otro control.

4°) Identificar su vuelo con DOS (2) letras (LIMA-VICTOR) seguido de sus tres iniciales personales o de cualquier otro tripulante, que será el Indicativo permanente del vuelo y colocarlo en casillero 7 Identificación de Aeronave.

5°) Tener en cuenta que los Centros de Control de Area, preparan la precomputación de vuelo en base a la "velocidad verdadera", debiendo tener especial cuidado en colocar dicho dato en el Casillero N° 15 (VELOCIDAD).

6°) Despegar únicamente cuando el organismo operaciones lo autorice y le informe que su permiso de tránsito ha sido autorizado.

9. Procedimientos particulares:

1°) Cuando se opere desde Aeródromos que no estén conectados con la Red de Tránsito Aéreo, deberá informar por línea telefónica (ENTEL) al Aeródromo más cercano que este conectado al sistema referido, el Plan de Vuelo previsto.

2°) Cuando no exista la posibilidad de un enlace telefónico seguro; se informará por radio (VHF) al aeródromo que integre la Red de Tránsito Aéreo, el Plan de Vuelo a realizar, y una vez que este seguro que PLN de Vuelo fué recibido y será activado mantendrá silencio de radio.

10. Los organismos operaciones de las Brigadas y BBAAMM deberán:

1°) A partir de la vigencia de la presente órden, integrar a las Oficinas ARO/AIS de los Aeródromos respectivos, manteniendo actualizado el movimiento de aviones desde y hacia su Aeródromo, como así también los sobrevuelos previstos.

2°) Proveer al tripulante el formulario de PLN de Vuelo CIRRUS, una vez llenado por el Comandante de Aeronave, quedará en Operaciones quien será la encargada de transmitirlo en forma inmediata al Centro de Control de Area de jurisdicción, utilizando la red de Tránsito Aéreo (o la Red Militar del Centro de Operaciones Aerotácticas correspondiente).

3°) Proveer al tripulante los corredores de Tránsito Aéreo y de identificación de Artillería de aquellos Aeródromos donde esté previsto la operación y las posibles alternativas (se adjunta modelo de Corredor de Identificación de Artillería Antiaérea). (anex. 2)

4°) Informar al ACC (integrado con el CDAD o el COAT) la hora de despegue para que estos inicien la progresión de las fajas de vuelo.

5°) Autorizar los despegues una vez recibido el permiso de Tránsito Aéreo de Control de su Jurisdicción.

6°) Tener en cuenta que si bien el PLN de Vuelo CIRRUS tiene carácter prioritario, esto no implica que estén exceptuados de recibir factibilidad en tiempo y nivel, control de ruta y reserva de Espacio Aéreo.

11. Los Centros de Control de Area deberán:

1°) Organizar la Sala de Situación del Espacio Aéreo o Mesa de Información de Aviones con los medios gráficos y de comunicaciones que permitan una presentación objetiva de la situación aérea general y un flujo adecuado de información.

2°) Codificar el PLN de Vuelo recepcionado, preparando el desarrollo del mismo o en forma normal, alertando todos los controles involucrados por medio de su red de Tránsito Aéreo y de acuerdo al N° 705 MANOPER 1 ATS de fecha 04 Diciembre 78.

IMPORTANTE: No se transmite la información detallada en el casillero N° 9 "Número y Tipo de Aeronave".

3°) Confeccionar las fajas de progreso de vuelo en base a todos los tiempos de estimas proporcionados en el mismo y colocarlas en posición de espera. Estos PLN no tienen vencimiento excepto que reciba MJE de cancelación.

4°) Dar el permiso de tránsito en concordancia con los vuelos existentes, manteniendo las separaciones de seguridad en forma rutinaria, pero condicionadas a las características del vuelo en silencio.

5°) Al recibir la información del despegue de la aeronave colocar los Porta Fajas en sus respectivas posiciones y donde los tiempos de estima se considerarán sucesivamente como Posición Determinada. Tomar la hora de estima + 10 minutos, para liberar la posición y tramo sobrevolado para otro tránsito.

6°) Si la aeronave por cualquier razón debiera apartarse de lo informado en el PLN CIRRUS, romperá el silencio radio

eléctrico y se comunicará con el Control de Tránsito Aéreo correspondiente efectuando la rectificación del mismo, desde donde continuará en silencio de radio hasta su destino. En base a la hora sobre el último punto, efectuar las correcciones y ajustes de las demás estimas.

7º) El ACC BAIRES, o los Centros de Control de Area que eventualmente tengan control de radar deberán tener especialmente en cuenta los PLN CIRRUS para apoyar con dicha información la Sala de Situación del Espacio Aéreo (SSEA).

8º) Informar a través de la Red de Tránsito Aéreo en forma "Codificada" la necesidad de reserva de espacios aéreos, habilitación de radioayudas, estimas de sobrevuelo BBAAMM y hora de aterrizaje.

IMPORTANTE: Todo el concepto de la operación se basa en una fluída y rápida información, por lo cual será responsabilidad de cada una de las estaciones involucradas informar inmediatamente, el movimiento recibido, cualquiera sea la hora prevista de sobrevuelo, despegue o transferencia de Control.

12. Encaminamiento de los Planes de Vuelo "CIRRUS".

13. A fin de no modificar el actual sistema de Control del Tránsito Aéreo, toda transmisión del PLN CIRRUS se efectuará por la Red de Tránsito Aéreo, pero como puede ser interceptado por el enemigo, hace necesario la utilización de Códigos, que permitan velar el desarrollo de operaciones de carácter militar.

14. El encaminamiento se efectuará en forma cifrada. El mismo está basado en un sistema variable cada 24 horas, donde se codificarán todos los aeródromos del país, radioayuda, Servicio de ATS, las posiciones obligatorias de las aerovías, etc.

15. Ante la eventualidad de no poder utilizar la Red de Tránsito Aéreo codificada, será empleada por la Red Alámbrica de los Comandos Operativos en aquellos AADD que estén enlazados con el mencionado sistema.

EN UN TEATRO DE OPERACIONES

16. La sección operativa de Defensa Aérea deberá:

1º) Con los medios asignados y el personal del Comando de Regiones Aéreas ejercer el control del espacio aéreo y mantener la Sala de Situación de manera de tener en todo momento la situación aérea general.

2°) Controlar que los equipos de tránsito aéreo procesen los planes de vuelo normales, las órdenes fragmentarias y los planes de vuelo CIRRUS a efectos de mantener una adecuada identificación de aviones.

3°) Supervisar los cortes de radioayuda y la autorización de nuevos permisos de tránsito.

4°) Entender en todo lo referente a corredores de tránsito y corredores de identificación asegurando su cumplimiento y difusión en toda el área del Teatro.

5°) Respetar y hacer cumplir lo que básicamente se ordena en los párrafos "PLAN DE VUELO CIRRUS" y "PROCEDIMIENTOS DE TRANSITO AEREO" de esta Directiva Complementaria.

NOTA: A efectos que las órdenes fragmentarias puedan ser procesadas por el equipo de TRANSITO AEREO y navegadas para su identificación, deberán contener al menos los siguientes datos:

1°) INDICATIVO

2°) CANTIDAD Y TIPO DE AVION (CON VELOCIDAD PROPIA INCLUIDA)

3°) RUTA DE IDA-NIVEL DE VUELO - HORA DE DESPEGUE.

4°) RUTA DE REGRESO INCLUIDO CORREDOR DE TRANSITO AEREO DE ENTRADA; NIVEL DE VUELO Y HORA DE INGRESO A LA COBERTURA DE RADAR.

5°) ORGANOS DE CONTROL Y HORA ESTIMADA DE ENLACE CON RADAR SI ES QUE LO HUBIESE.

PROCEDIMIENTOS PARTICULARES

Aeródromos que no estén afectados a operaciones militares

17. En la oficina ARO/AIS de los Aeródromos que no estén afectados a operaciones militares, se presentará el Plan de Vuelo "CIRRUS" y su tramitación se efectuará por la Red de Tránsito Aéreo en forma CODIFICADA, al ACC DE SU JURISDICCION.

Operaciones desde Aeródromos que no estén enlazados con la Red de Tránsito Aéreo.

18. Desde dicho Aeródromo el Comandante de Aeronave informará por línea telefónica (ENTEL) la hora estimada de salida al Aeródromo que esté conectado al sistema referido, desde

el cual se efectuará la activación del PLN.

19. Si no existe la posibilidad de un enlace telefónico seguro, el Comandante de Aeronave llamará por radio (VHF) a un Aeródromo que integre la red citada, pasando al mismo su identificación y hora de despegue, manteniendo silencio de radio una vez que esté seguro que su PLN fué recibido y será activado.

Operaciones entre dos Aeródromos que estén enlazados con el sistema de la Red Alámbrica Militar.

20. Las órdenes fragmentarias se enviarán por la red Alámbrica de Comando, pero a los efectos de no recargar el mencionado sistema los PLN de Vuelo CIRRUS, eventualmente las Ordenes Fragmentarias podrán ser transmitidos codificados por la Red de Tránsito Aéreo.

Operaciones en Aeródromos de destino o alternativa y sobrevuelos de Unidades Militares.

21. Cuando la aeronave arribe al punto de ingreso al Area Terminal del Aeródromo de destino y/o alternativa y al sobrevolar las Bases Aéreas Militares con radar y/o artillería antiaérea, el Comandante de Aeronave se comunicará con el control establecido en su Orden de Operaciones.

22. A estos fines los ACC ó COAT respectivos, informarán a las Unidades involucradas, sobre los cambios que se produzcan durante las operaciones y que tengan relación con lo detallado en el plan original.

23. De lo expuesto precedentemente en esta Orden, queda evidenciado que los procedimientos a adoptar tienen una función decididamente operativa al lograr el velo y el secreto de las operaciones militares, poniendo el acento en el accionar bélico, manteniendo los procedimientos en vigencia y utilizando los medios, sistemas, personal y servicios disponibles en la actualidad a efectos de lograr:

1°) Mantener un efectivo control del Tránsito Aéreo durante todo el desarrollo de la operación.

2°) Ocultar las actividades aéreas, al poner en vigencia las más estrictas medidas de silencio de radio.

3°) Efectuar el vuelo con silencio de radioayudas, solicitándolas cuando el piloto lo considere necesario y por el mínimo periodo indispensable.

4°) No modificar el Sistema de Control de Tránsito Aéreo al que están habituadas las tripulaciones y los servicios de control de Tránsito Aéreo.

5°) Mantener un procedimiento de alternativa, hasta tanto se estructure el Sistema de Control Integrado del Espacio Aéreo.

6°) Respetar los criterios expuestos por el señor Comandante Aéreo de Defensa en cuanto a la operatividad, simplicidad e integridad en el ejercicio del Control del Espacio Aéreo.

HAY UNA FIRMA:

Brigadier Mayor ANTONIO DIEGO LOPEZ
Comandante Aéreo de Defensa

Comodoro MANUEL MARCELO MIR
Jefe Departamento Operaciones

ANEXOS

1 - MODELO DE PLAN DE VUELO

2 - MODELO DE CORREDOR ANTIAEREO

SECRETO

ANEXO 1 - MODELO DE PLAN DE VUELO

ARGENTINA

Plan de Vuelo

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS

PLAN DE VUELO
Flight plan

INDICADOR DE PRIORIDAD
Priority indicator: CIRRUS

INDICADOR(ES) DE DESTINATARIO(S)
Addressee(s) Indicator(s) «≡

HORA DE DEPOSITO
Filing time: 220730

INDICADOR DEL REMITENTE
Originator indicator «≡

IDENTIFICACION EXACTA DEL DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE
Specific identification of addressee(s) and/or originator

3 DESCRIPCION
Description

7 IDENTIFICACION DE LA AERONAVE Y DATOS SSR
Aircraft identification and SSR data

8 REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO*
Flight rules and type of flight

«≡ (FPL — LV - RAP (4100) — I «≡

9 NUMERO Y TIPO DE AERONAVE Y CATEGORIA DE ESTELA TURBULENTA
Number and type of aircraft and wake turbulence category

10 EQUIPO / Equipment
COM/NAV/APP. . . . . SSR. . . . .

— 2 M-III /M — S / 4 «≡

13 AERODROMO DE SALIDA Y HORA
Aerodrome of departure and time

LIMITES FIR Y HORAS PREVISTAS
FIR boundaries & estimated time

— ENO 0700 — UTR EZE 0706

UTR DOZ 0738 «≡

15 VELOCIDAD DE CRUCERO
Cruising speed

NIVEL
Level

RUTA

— M 087F350 → SNT / 0707 - UG 21 - BURMI 0713

NIN 0717 - U 9 - LYE 0731 - TOSCA 0738

«≡

17 AERODROMO DE DESTINO Y HORA
Aerodrome of destination and time

AERODROMO(S) DE ALTERNATIVA
Alternate aerodrome(s)

— RYD 0755 → CBA - DOZ «≡

18 DATOS ADICIONALES
Other Information

— PER % 045°10 SOLICITO - VOR SNT / NIN / ROF

0700 - VOR LYE 0710 VOR RYD 0730 - VOR CBA/DOZ 0740

)«≡

EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS
Not to be transmitted in FPL messages

19 INFORMACION COMPLEMENTARIA
Autonomía
Endurance

Personas a Bordo
Persons on board

SUPLEMENTARY INFORMATION
Equipo de emergencia y supervivencia
Emergency & survival equipment

— COMBUSTIBLE/0220 → PCB/ 1x1 → RDO/121,5 → 243

EQUIPO
Equipment

CHALECOS SALVAVIDAS
Life jackets

FRECUENCIA
Frequency

[illegible] → [illegible] → [illegible] → [illegible] → [illegible] → [illegible] → [illegible]

BOTES NEUMATICOS
Dinghies

COLOR
Colour

NUMERO
Number

CAPACIDAD TOTAL
Total capacity

EQUIPO ADICIONAL
Other equipment

BOTES → CUBIERTA naranja 1 x 1 1 x 1 → RMK/ ASIENTO EYECTABLE

Nombre del comandante
Name of pilot in command

Firma del comandante o del representante designado
Signature of pilot in command or designated representative

MINETIZADO Verde Marron)«≡ RAUL ALBERTO PEREZ

ANOTACIONES COM

FOLIO 120 RP

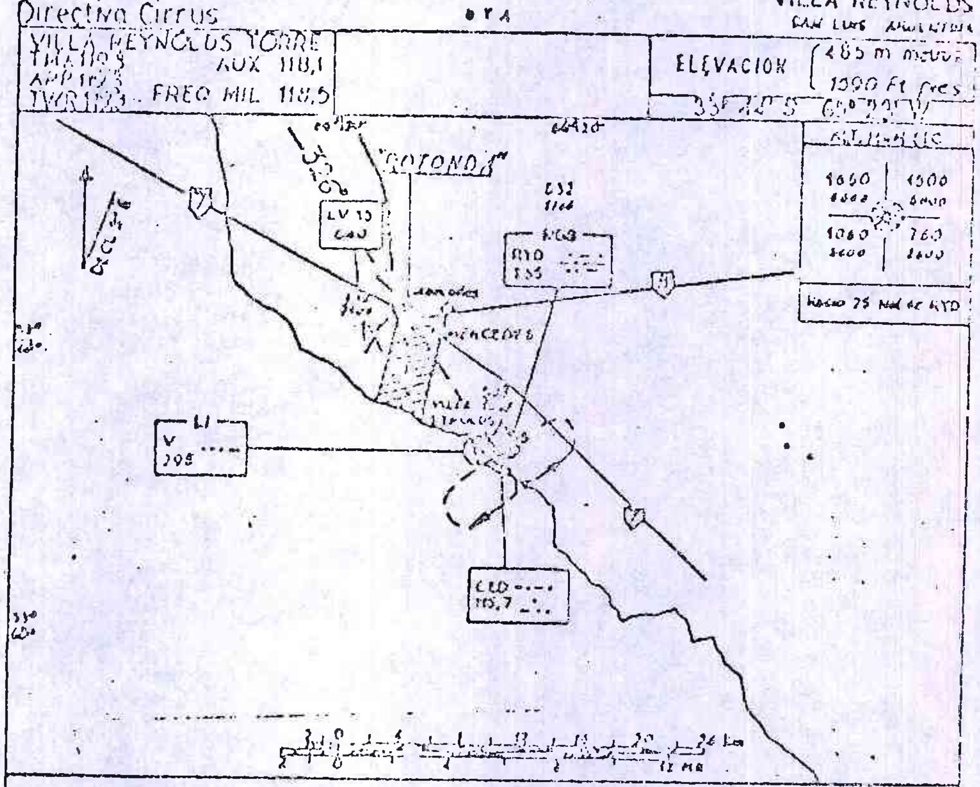
SECRETO

ANEXO 2 - MODELO DE CORREDOR ANTIAÉREO

SECRETO

Comando Aéreo de Defensa
Directiva Cirrus

VILLA REYNOLDS
SAN LUIS ARGENTINA


VILLA REYNOLDS TORRE
TMA 119,3
AUX 118,1
APP 119,3
TWR 119,3
FREQ MIL 118,5
ELEVACION
485 m MSNM
1590 Ft.
33° 44' S 65° 23' W
ALTURAS
1060
1500
760
Hacia 25 NM de RYD
ROTONDA
326
LV 13
640
NDB
RYD
335
MERCEDES
VILLA REYNOLDS
V
295
LI
CED
115,7
12 MN
24 Km

INGRESO CONDICIONES VFR

ROTONDA (65° 26' W - 33° 40' S)

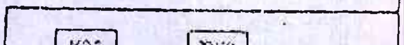
ALTURA 450 mts.

RADICAL 326°

VERTICAL PISTA: Incorporación por el Este de la calle en uso.

INGRESO CONDICIONES IMC

En aproximaciones bajo condiciones IMC, se llegará a la vertical previa autorización de la TWR y realizará los procedimientos en vigencia.


NDB
TWR
LI
2400 m x 50 m
1700 m x 60 m
20
08

CORREDOR A Aé - RYD

MK

SECRETO

APENDICE 7 AL ANEXO
"DELTA" (OPERACIONES)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

CORREDOR DE ARTILLERIA ANTIAEREA DE LA VI BRIGADA AEREA - TANDIL

1. A fin de facilitar la identificación de Aeronaves que se aproximan a la VI Brigada Aérea se establece el siguiente corredor aéreo de ingreso y aterrizaje.

1º) RADIAL 010: Desde 3 MN, altura 2.000 pies, aviones de combate procedimiento normal - otros final larga.

2º) RADIAL 190: Desde 3 MN, altura 2.000 pies, aviones de combate procedimiento normal - otros final larga.

3º) RADIAL 270: Notificar Gardey entrando en un círculo de 3 MN, con 2.000 pies de altura para final de 01/19 u opuesta inicial, en todos los casos las aeronaves notificaran el punto de entrada de 3 MN a la torre de vuelo.

2. En condiciones IMC procedimientos normales.

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

AGREGADOS:

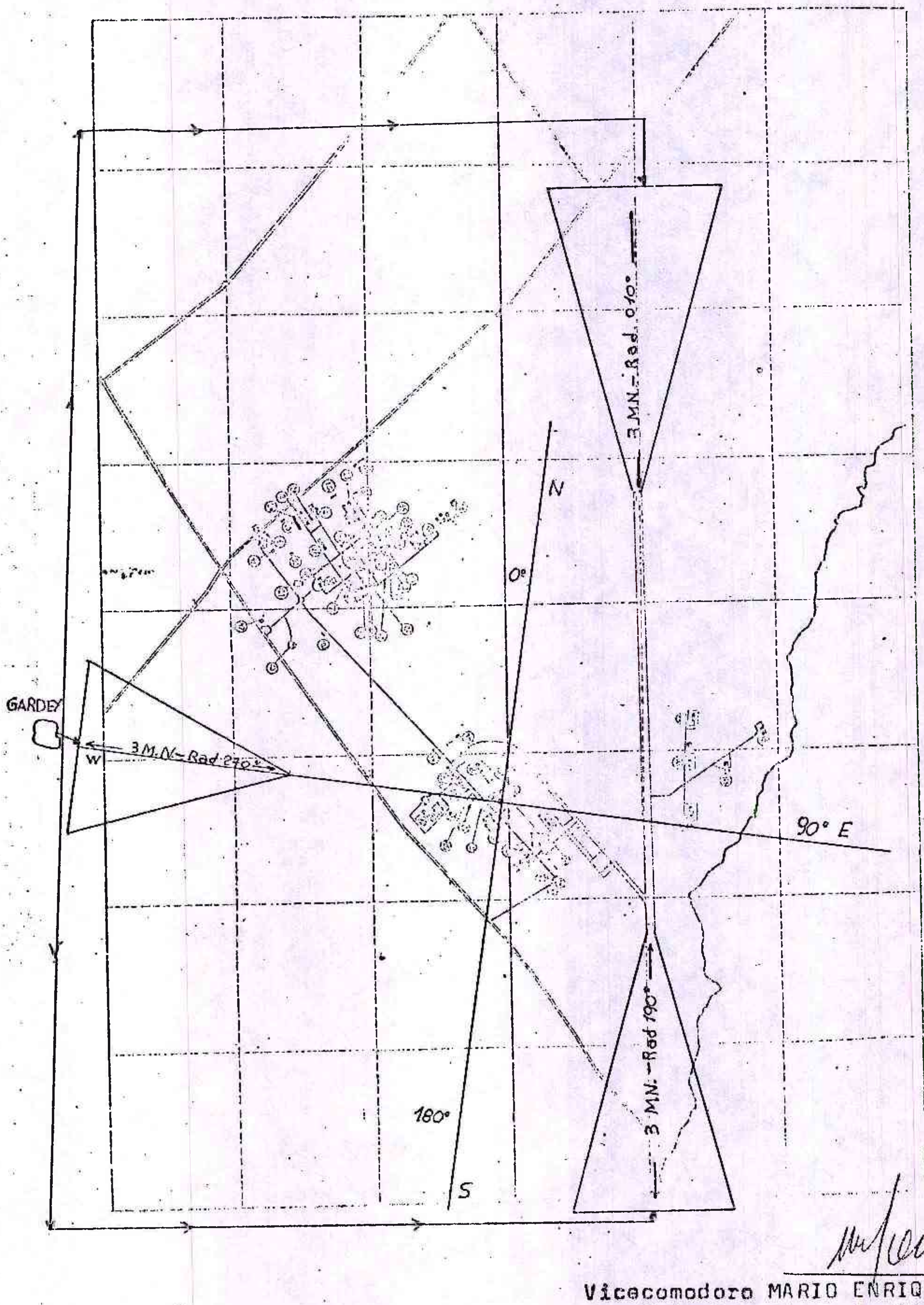
AGREGADO 1 - GRAFICO

SECRETO

AGREGADO 1 AL APENDICE 7
AL ANEXO "DELTA" (OPERACIONES)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

CORREDOR DE ENTRADA


N
0°
GARDEY
W
3 M.N.-Rad 270°
90° E
3 M.N.-Rad 010°
3 M.N.-Rad 190°
180°
S

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

ANEXO "ECO" (ASIGNACION
GENERAL DE TAREAS) AL
PO 1/82 "CABURE AZUL Y
BLANCO"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

---

1. La base para la asignación de tareas será el Anexo "ECO" del PC CDA 1/81 "CABURE".

2. Los Comandos y Unidades adaptarán las suyas respectivas en base a las modificaciones especificadas en el Concepto de la Operación del presente Plan.

3. En el presente Anexo se incluyen las tareas significativas del área operaciones.

CODAZ "BAIRES", deberá:

Fase 1 - Preparatoria

1º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 2 - Preliminar

2º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 3 - Maniobra E M

3º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 4 - Mantenimiento

4º) Realizar operaciones aéreas de defensa en su jurisdicción, en base a lo especificado en la directiva "NIMBUS" (Anexo "DELTA" del PC CDA 1/81), a partir del momento que se le ordene, con los siguientes medios:

   a) CIC "BAIRES"

   b) Radar ACC EZE

   c) 6 M III en Br Aé VIII

   d) 6 M V en Br Aé VI

   e) 8 TCM 20mm y un ELTA en Br Aé VIII

   f) 8 Bofors 40mm y un ELTA en Br Aé VI

   g) 8 Browning 12,70mm en CIC "BAIRES"

   h) 1 Lear Jet en Br Aé VIII

i) 2 MS 760 en BAM MDP

j) 1 radar del CELPA "ATLANTICO"

k) 2 IA 58 en AD PTA

l) 2 Turbomentor en Base Aeronaval PDI

m) Radar ANTPS 44 de la AADA 601 en MDP y VIE

n) 1 AC 500 U en Br Aé VI y 1 AC 500 U en Br Aé VIII para retransmisores.

5º) Efectuar las coordinaciones a que hace referencia el apartado f), inciso 3º), párrafo 45 del Cuerpo del Plan.

6º) Completar las tareas de las Fases Despliegue y Operación del PC CDA 1/81.

CODAZ SUR deberá:

Fase 1 - Preparatoria

1º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 2 - Preliminar

2º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 3 - Maniobra E M

3º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 4 - Mantenimiento

4º) Constituir el CODAZ SUR, el día "D+3", en su lugar de asiento previsto en la Br Aé IX.

5º) Realizar operaciones aéreas de defensa en su jurisdicción, en base a lo especificado en la Directiva "NIMBUS" (Anexo "DELTA" PC CDA 1/81), a partir del momento que se le ordene, con los siguientes medios:

a) Sector de Defensa Aérea CRV:

- 4 M III (despliegan "D+3")
- 6 M V (despliegan "D+3" 4 aviones y "D+11" 2 aviones)
- CIC CRV (despliegan "D+3")
- Un radar móvil (despliega "D+1")

- 2 RH 20 mm (dotación Br Aé IX)
- 6 12,70 mm (dotación Br Aé IX)
- 1 ELTA
- 2 Macchi en Almirante ZAR (TRE)
- 2 Turbocommander (retransmisores)

b) Sector de Defensa Aérea GAL:

- 6 M III
- 2 Turbocommander (retransmisores)
- 4 Aerlikon 35 mm y radar
- 9 RH 20 mm
- CIC GAL
- 1 Radar Móvil
- 7 12,70 mm
- 2 IA - 58 en BAM SCZ

c) Sectorde Defensa Aérea GRA:

- 8 M V
- 2 Turbocomander
- 15 Bofors 40 mm de Marina
- CIC GRA
- 1 Radar Móvil
- 1 Radar de Marina
- 2 Macchi o Turbomentor
- 2 Macchi o Turbomentor en USU

d) Sector de Defensa Aérea MLV (relación de coordinación operativa):

- Material IA-58 (12 aviones)
- 2 Oerlikon 35 mm y radar
- 9 RH 20 mm
- 1 ELTA
- CIC MLV
- 1 Radar móvil
- 1 Radar ANTPS 44 de Ejército

6º) Efectuar las coordinaciones a que hace referencia el apartado f), inciso 3º), párrafo 45 del Cuerpo del Plan.

7º) Completar las tareas de las Fases Despliegue y Operación del PC CDA 1/81.

VI BRIGADA AEREA, deberá:

Fase 1 - Preparatoria:

1º) Completar las Tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 2 - Preliminar:

2º) Completar las Tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 3 - Maniobra EM:

3º) Recepcionar un Radar ELTA y equipos HT provenientes de la BAM "MDP" el día "D+1".

4º) Emplazar su dotación de 8 piezas Bofors 40 mm para defensa antiaérea el día "D".

5º) Completar las tareas de la Fase Alistamientodel PC CDA 1/81.

Fase 4 - Mantenimiento:

6º) Operar con 6 M V en tareas de defensa Aérea cuando lo ordene el CAD.

7º) Mantener 6 M V y su apoyo en capacidad de desplegar a la Br Aé IX cuando lo ordene el CDA.

8º) Mantener 8 M V y su apoyo en capacidad de desplegar al AD Río Grande cuando lo ordene el CDA.

9º) Adoptar los estados de alistamiento para M V y AAa que se le ordenen.

10º) Completar el resto de las tareas correspondientes a las Fases a las Fases Despliegue y Operación del PC CDA 1/81.

11º) Emplear su AC 500 U como avión retransmisor para las salidas de interceptación que ejecuten sus medios.

VIII BRIGADA AEREA, deberá:

Fase 1 - Preparatoria:

1º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 2 - Preliminar:

2º) Desplegar DOS(2) M III y su apoyo en la BAM GAL el día "D-3".

3º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 3 - Maniobra EM:

4º) Recepcionar 8 piezas TCM 20 mm y un radar ELTA procedentes de la BAM MDP el día "D+1".

5º) Emplazar el material antiaéreo recibido para defensa antiaérea de la Unidad el día "D+1".

6º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 4 - Mantenimiento:

7º) Operar con 6 M III en tareas de defensa aérea cuando lo ordene el CDA.

8º) Mantener 4 M III y su apoyo en capacidad de desplegar a la BAM GAL cuando lo ordene el CDA. Hasta la recepción de la órden de despliegue se agregarán a la tarea del inciso 7º).

9º) Adoptar los estados de alistamiento para M III y AAa que se ordenen.

10º) Completar el resto de las tareas correspondientes a las Fases Despliegue y Operación del PC CDA 1/81.

11º) Recepcionar un avión Lear Jet para enlace a disposición del CDA.

12º) Emplear su AC 500 U como avión retransmisor para las salidas de interceptación que ejecuten sus medios.

BAM MAR DEL PLATA deberá:

Fase 1 - Preparatoria:

1º) Alistar los medios previstos para desplegar.

Fase 2 - Preliminar:

2º) Alistar los medios previstos para desplegar.

Fase 3 - Maniobra EM:

3º) Desplegar en la Br Aé VI un radar ELTA y equipos HT para enlace de la AAa de esta unidad, el día "D+1" por modo terrestre.

Fase 4 - Mantenimiento:

5º) Mantener el material "Oerlikon" 35 mm en capacidad de desplegar a BAM GAL y BAM MLV cuando lo ordene el CDA.

6º) Ejecutar la defensa terrestre y aérea pasiva de su unidad.

7º) Mantener la capcidad para apoyar las operaciones aéreas que, eventualmente, se ejecuten desde su aeródromo.

8º) Integrar un radar del CELPA "ATLANTICO" al ANTPS 44 de la AADA 601 para información de altura.

9º) Recepcionar 2 MS 760 queoperarán desde sus aeródromo a ordenes del CODAZ "BAIRES".

GRUPO 1 DE VIGILANCIA AEREA deberá:

Fase 1 - Preparatoria:

1º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 2 - Preparatoria:

2º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 3 - Maniobra EM:

3º) Recepcionar 8 piezas Browing 12,70 mm y alistarlas para defensa antiaérea del CIC "BAIRES", el día "D+2".

4º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

5º) Reforzar con su personal las dotaciones del G2VYCA.

Fase 4 - Mantenimiento:

6º) Recepcionar el personal del CDA y CODAZ "BAIRES" e implementar el PC en el CIC el día "D+3".

7º) Mantener la capacidad de ejecutar la defensa antiaérea y pasiva de la Unidad.

8º) Operar con el CIC "BAIRES" en tareas de detección, identificación e interceptación cuando lo ordene el CDA.

9º) Completar las tareas de las Fases Despliegue y Operaciones del CDA.

GRUPO 2 VYCA deberá:

Fase 1 - Preparatoria:

1º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 2 - Preliminar:

2º) Desplegar el día "D-3" un radar móvil y elementos para instalar un CIC de campaña en la Br Aé IX para su posterior traslado a la BAM MLV.

3º) Completar las tareas de la Fase Alistamiento del PC CDA 1/81.

Fase 3 - Maniobra EM:

4º) Entregar al GIVA 8 piezas Browing 12,70 mm para defensa antiaérea del CIC "BAIRES", el día "D+2".

5º) Desplegar el día "D+1" un radar móvil y elementos para instalar un CIC de campaña en la Br Aé IX.

Fase 4 - Mantenimiento:

5º) Desplegar un radar móvil y elementos para instalar un CIC de campaña en el AD RIO GRANDE cuando lo ordene el CDA.

6º) Completar las tareas de las Fases Despliegue y Operación del PC CDA 1/81, con las variantes que impone el presente Plan.

7º) Mantener alistados 2 radares móviles en reserva.

Vicecomodoro MARIO E. ROMAN
Jefe Departamento Planes

SECRETO

ANEXO "FOXTROT" (MATERIAL) AL
PO 1/82 "CABURE AZUL Y BLANCO"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA

MERLO
19 ABR 82

---

1. Se tendrá en cuenta lo especificado en el Anexo "FOXTROT" del PC CDA 1/81 "CABURE", con las variantes en el despliegue de los medios que especifica el Cuerpo de este Plan de Operaciones.

2. En el Apéndice 1 se detalla la distribución del armamento aéreo y terrestre de los medios del CDA.

APENDICE 1 AL ANEXO
"FOXTROT" (MATERIAL)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

DISTRIBUCION DEL ARMAMENTO AEREO Y TERRESTRE

Br. Aé. VI:		
M-V:	SHAFRIR	10
	BOMBAS 250 Kgs	92
	BOMBAS 125 Kgs	67
	PROYECTILES 30mm	2.800
BOFORS:	PROYECTILES 40mm	4.000
Br. Aé. VIII		
M-III:	MATRA 530 IR: 7 EM: 1	
	BOMBAS 250 Kgs	54
	BOMBAS 125 Kgs	53
	PROYECTILES 30mm	11.470
TCM:	PROYECTILES 20mm	6.000
Br. Aé. IX		
M-III:	MATRA 530 EM	5
	PROYECTILES 30mm	15.000
	BOMBAS 250 Kgs	220
M-V:	SHAFRIR	20
	PROYECTILES 30mm	15.000
	BOMBAS 250 Kgs	250
BAM GAL		
M-III:	MATRA 530 EM	7
	MATRA 550	28
	BOMBAS 250 Kgs	320
	PROYECTILES 30mm	22.000
OERLIKON:	PROYECTILES 35mm	9.500
BAM GRA		
M-V:	SHAFRIR	20
	BOMBAS 250 Kgs	240 (de ARA)

	BOMBAS 125 Kgs:	250 (de ARA)
	COHETES 2,75 ":	1.000 (de ARA)
	COHETES 5":	250 (de ARA)
	PROYECTILES 30mm:	25.000
BAM MLV OERLIKON:	PROYECTILES 35mm:	13.100
G 1 V A BROWNING:	PROYECTILES 12,70mm:	5.600

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

ANEXO "GOLF" (COMUNICACIONES)
AL PLAN DE OPERACIONES
Nº 01/82 "CABURE AZUL Y BLANCO"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

CARTOGRAFIA: Corresponde a la del Cuerpo del Plan.

HUSO HORARIO: Corresponde el del Cuerpo del Plan.

ORGANIZACION: Corresponde a la del Cuerpo del Plan.

I PARTE
SITUACION DE COMUNICACIONES

SITUACION PROPIA.

1. Las características de las Operaciones Aéreas de Defensa imponen la necesidad de transmitir la información de la situación aérea lo más aproximada posible al tiempo real, razón por la cual se preverán las redes y, dentro de éstas, los canales necesarios para asegurar los enlaces que posibiliten una operación eficiente.

2. Las facilidades de comunicaciones que dispone el Comando de Defensa Aérea son aquellos que existen en la FAA en tiempo de paz.

3. La configuración actual de los medios de comunicaciones de dotación de las Unidades componentes del Comando Aéreo de Defensa satisfacen generalmente los requerimientos de enlaces internos a los fines administrativos y operativos, debiéndose implementar enlaces con los Comandos, Jefaturas de Sector y medios desplegados.

4. Para lograr una eficiencia operacional acorde con la misión asignada, a la vez que hacer una adecuada racionalización en el empleo de los medios de comunicación, se deberán instalar las siguientes redes:

1º) Red de Comando y Administración (Apéndice 2)

2º) Red de Vigilancia Aérea (Apéndice 3)

3º) Red de Identificación Aérea (Apéndice 4)

4º) Red de Control Aéreo(Apéndice 5)

5º) Red de Alarma Aérea (Apéndice 6)

6º) Red de Meteorología (Apéndice 7)

5. El puesto comando del CDA estará instalado en el CIC BAIRES, por lo que se constituirá en el nudo principal de las comunicaciones, enlazándose con las Unidades dependientes en tiempo de paz como así también con el CODAZ SUR, Jefaturas de Sector y medios desplegados; comandos colaterales tales como el CAE, CJEA , CJARA y organismos de Defensa Civil.

6. La Red de Comando y Administración se basará en la homónima en tiempo de paz dela FAA, con las modificaciones y enlaces que requieran los despliegues que se dispongan.

7. La Red de Vigilancia Aérea (Apéndice 3) soportará el mayor volúmen de tráfico, dado que a través de ella se materializa la situación aérea general.Está compuesta fundamentalmente por:

1º) Enlace de cada CIC con su/s radar/es y con CCIICC vecinos.

2º) Enlace de cada CIC, por intermedio de sus Centros de Filtraje, con los Puestos de Observadores del Aire que componen la Red de Observadores del Aire (ROA).

3º) Enlace de cada CODAZ con los comandos operativos responsables de la exploración y reconocimiento aéreo o naval, para recepción de información referente a posición de navíos enemigos con capacidad de portar aviones y/ohelicopteros.

4º) Enlace de cada CODAZ con los comandos operativos cuyas unidades posean radares con capacidad de vigilancia aérea, para recepción de información referente a movimientos aéreos.

8. La Red de Identificación Aérea (Apéndice 4) estará compuesta por:

1º) Enlace de cada CIC con el ACC de su jurisdicción para recepción de planes de vuelo IFR y "CIRRUS".

2º) Enlace de cada CODAZ con los comandos operativos que deben informar sus vuelos por medio de Ordenes Fragmentarias o su equivalente.

9. La Red de Alarma Aérea enlazará los Comandos de Zona y Jefaturas de Sector con las unidades propias, Fuerzas Amigas y organismos de Defensa Civil para transmisión de la alarma táctica oportuna.

10. Como requisitos básicos de las comunicaciones para la implementación de las distintas redes se tendrán en cuenta los criterios siguientes:

1º) Se dará prioridad a los sistemas de microondas de la FAA y ENTel.

2º) Como segunda prioridad, los medios alámbricos, luego los radioeléctricos y en este último caso los de VHF y UHF.

3º) Se duplicarán los enlaces en caso de ser factible, fundamentalmente los más vulnerables.

4º) En las Redes de Identificación (enlace con AACCCC) Meteorología y Comando y Administración se utilizarán principalmente enlaces por teleimpresoras

5º) Red Suplementaria de B y S: se utilizarán las ya implementadas a través de VHF y HF.

11. Se preverá la utilización de los servicios que presta la Secretaría de Comunicaciones, a través de la Empresa ENTel, y la Red de Defensa Civil.

12. En la implementación de la Red de Control se tendrán en cuenta:

1º) Enlaces VHF duplicados entre organo de control radar en tierra y el avión interceptor o retransmisor en vuelo.

2º) Enlaces alámbricos entre el órgano de comando que ordena el despegue (COAD en el CIC) y los interceptores en alarma o aviones contra helicópteros en tierra.

3º) Enlaces alámbricos o microondas entre el organo de comando (COAD en el CIC) y el organo de control (radar) para:

   a) Asignarle el controlador de interceptación la tarea.
   b) Recibir del controlador de interceptación los resultados de la tarea (informe del piloto) en forma inmediata.

SITUACION CONJUNTA Y AMIGA

13. Se cuenta con las siguientes redes:

1º) Red Fija de Ejército

2º) Red Fija de la Armada

3º) Red de Presidencia de la Nación.

4º) Red de la SIDE

5º) Red de Defensa Civil.

6º) Red de ENCOTEL

7º) Red de ENTel.

SITUACION ENEMIGA

14. Si bien se desconocen las redes y sistemas de comunicaciones que dispone el enemigo, se le asigna gran capacidad en lo que respecta a guerra electrónica, contemplando todos los aspectos que ella involucra.

II PARTE

VARIOS

DOCTRINA Y PROCEDIMIENTOS

15. Las Unidades deberán ajustarse a las siguientes reglamentaciones de Comunicaciones:

1º) MAP 3 - Manual de Comunicaciones Aeronáuticas Militares.

2º) MAPO 47 - Manual de Clasificación y funcionamiento de los Organos del Sistema de Telecomunicaciones de la FA.

3º) MAP 2 - Manual de Procedimientos de Comunicaciones para el Servicio de la FA.

4º) MAEO 3 - Manual de Comunicaciones Aeronáuticas Militares - Funcionamiento de los Servicios de Comunicaciones.

5º) Circular de Comunicaciones CG - CR - 08 - 003 Guía de Indicativos de Autoridades.

6º) Circular de Comunicaciones - CO - CS - 81 - 010 - Enlaces, encaminamiento y ordenamiento del tráfico de mensajes.

7º) Circular de Comunicaciones CO - CR - 73 - 023 - Red Telefonica Militar de la FA.

8º) Circular de Comunicaciones - CO - CR - 009 - Circular de Radio Conversación.

9º) PC - 32 - Guía de Indicativos de Autoridades y Estaciones Conjuntas.

16. En los sistemas radioeléctricos se utilizará el método recepción, autorizándose a efectuar un acuse de llamada pudiendo ordenarse por razones operativas no contestar las llamadas con que se inician las comunicaciones, sino que recién al finalizar el mensaje, se solicitará acuse de recibo o que se colacione.

17. A los efectos de aumentar la seguridad en las comunicaciones, se establecen las siguientes normas, aparte de las señaladas en el MAP 3 :

1º) Autenticación de las Comunicaciones que resulten dudosas.

2º) Minimización de las Comunicaciones.

3º) Reducir los enlaces de comprobaciones al mínimo compatible con las necesidades operativas y de mantenimiento.

4º) Reducir la duración de los contactos redioeléctricos (mínimo de tiempo de las señales en el aire)

5º) Alternar los sitemas para cursar comunicaciones.

6º) Parcializar las órdenes y mensajes transmitiéndolos por más de un sistema, si la urgenica operacional lo permite.

7º) Utilizar estafetas cuando se presenten algunas de las siguientes circunstancias:

a) Mensajes a distancias cortas.

b) Mensajes de extensión excesiva.

8º) Cuando se transmitan grupos horarios o se hagan referencias a horas, queda sobre entendido que se trata de hora "local". No obstante si razones particulares obligan a utilizar la hora del Meridiano de Greenwich u hora "Zulú", deberá indicarse expresamente tal cuestión colocándose a continuación de los dígitos la letra "Z" en mayúscula, entre paréntesis:

- 171145 (Z) DIC 75.

9º) A fin de encubrir la designación de frecuencia para los circuitos de HF, se agrega en Apéndice 12 la codificación de dichas frecuencias.

GUERRA ELECTRONICA EN COMUNICACIONES.

18. Para oponerse a la capacidad de radioescucha, radioengañ y radiointerferencia que posee el enemigo, se adoptarán los siguientes recaudos:

1º) Preferente empleo de sistemas alámbricos.

2º) Empleo de códigos y tablas de autenticación que se variarán periodicamente.

3º) Empleo de frecuencias de alternativa, fundamentalmente en los enlaces VHF con los interceptores en vuelo (Red de Control).

APOYO LOGISTICO DE COMUNICACIONES

19. El sostén logístico y mantenimiento de las redes y sistemas será realizado por cada Comando, Jefatura o Unidad con medios propios.

20. Si la capacidad logística-técnica no fuera suficiente se deberá requerir a la DICOM el correspondiente apoyo siguiendo los canales normales para tiempo de paz

PARTES Y ORDENES

21. Los CODAZ cada 24 horas informarán por mensaje a este Comando sobre la situación del material y personal de comunicaciones, utilizando la Red de Comando y Administración.

COORDINACION

22. El Comando de Defensa Aérea coordinará el uso y manejo de las redes previstas con los Comandos colaterales, Comando de Fuerzas Amigas y las Direcciones de Defensa Civil en el área de su responsabilidad.

AUTENTICACION

23. En el Apéndice 8 se agrega una tabla de autenticación a emplear entre corresponsales terrestres. Para los enlaces VHF con la caza interceptora en vuelo (Red de Control) cada CODAZ implementará un código de autenticación más sencillo y de variación diaria.

TABLA DE RADIOFRECUENCIAS

24. En el Apéndice 9 se incluye la tabla de radiofrecuencias para enlaces VHF.

CODIGO DE FRECUENCIAS.

25. En el Apéndice 10 obra el código de frecuencias HF.

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

APENDICES:

1 - Cuadro de Enlace de Autoridades del CDA

2 - Red de Comando y Administración.

3 - Red de Vigilancia Aérea.

4 - Red de Identificación Aérea.

5 - Red de Control Aéreo.

6 - Red de Alarma Aérea.

7 - Red de Meteorología.

8 - Tabla de Autenticación.

9 - Tabla de Radiofrecuencias.

10 - Código de Frecuencias.

Fo 140

APENDICE 1 AL ANEXO
"GOLF" (Comunicaciones)

COPIA 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

CUADRO DE ENLACE DE AUTORIDADES DEL CDA

ENLACE AUTORIDAD	ENTEL	TE RED MILITAR	TTY	A3/HF	A3/VHF	A3/UHF	ESTAFETA	ENCOTEL
CTE. DEF. AEREA	P	P	P	P	P	P	P	S
CAE	P	P	P	-	-	-	-	-
CODAZ BAIRES	P	P	P	P	P	P	P	S
CAT (PAL)	P	P	P	-	-	-	P	S
POTA (PAL)	P	P	P	-	-	-	P	S
DEFENSA CIVIL	P	-	-	-	-	-	P	S
CDO. JEFE EJERCITO	P	P	P2	-	-	P	P	S
CDO. JEFE ARMADA	P	P	P3	-	P	P	P	S
VIII BRIGADA AEREA	P	P	P	-	-	-	P	S
VI BRIGADA AEREA	P	P	P	P	-	-	P	S
(PDI)	P	P4	P4	P	-	-	P	S
BAM (MDP)	P	P	P	P	-	-	P	S
(PTA)	P	-	-	P	-	-	P	S
CADA 601	P	-	P5	P	-	-	P	S
CDO. OPERAC. NAVALES (PBE)	P	-	P6	-	-	-	P	S
(EPO)	P	-	P7	P	-	-	P	S
CELPATLAN	P	-	P8	-	-	-	P	S
(VIE)	P	-	-	-	-	-	P	S
CODAZ SUR	P	P	P	P	-	-	P	S
GAL - CIC	P	P	P	P	-	-	P	S
GRA - CIC	P	P	P6	-	-	-	P	S
PNA (CRV)	P	-	P9	-	-	-	P	S
BR. INF. TX (CRU)	P	-	P5	-	-	-	P	S
(SCZ)	P	-	P10	P11	-	-	P	S
(SJU)	P	P1	P10	-	-	-	P	S
(TRE)	P	-	P10	-	-	-	P	S

REFERENCIAS

P : PERMANENTE
P1 : A TRAVES DE CIC GAL
P2 : A TRAVES DE CDO EN JEFE DE EJERCITO
P3 : A TRAVES DE CDO EN JEFE DE LA ARMADA
P4 : A TRAVES DE CDO EN JEFE DE LA ARMADA
P5 : A TRAVES DE CDO EN JEFE EJERCITO
P6 : A TRAVES DE CDO EN JEFE ARMADA Y CIC CRV
P7 : A TRAVES DE CDO EN JEFE ARMADA, CIC CRV Y CIC GAL
P8 : A TRAVES DE BAM MDP
P9 : A TRAVES CDO EN JEFE DE LA ARMADA SEGUN PLAN ACCIONES PNA
P10: A TRAVES DE CIC CRV
P11: A TRAVES DE CIC GAL
S : SEGUN HORARIO EN VIGENCIA

Vcom MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

FOLIO 142

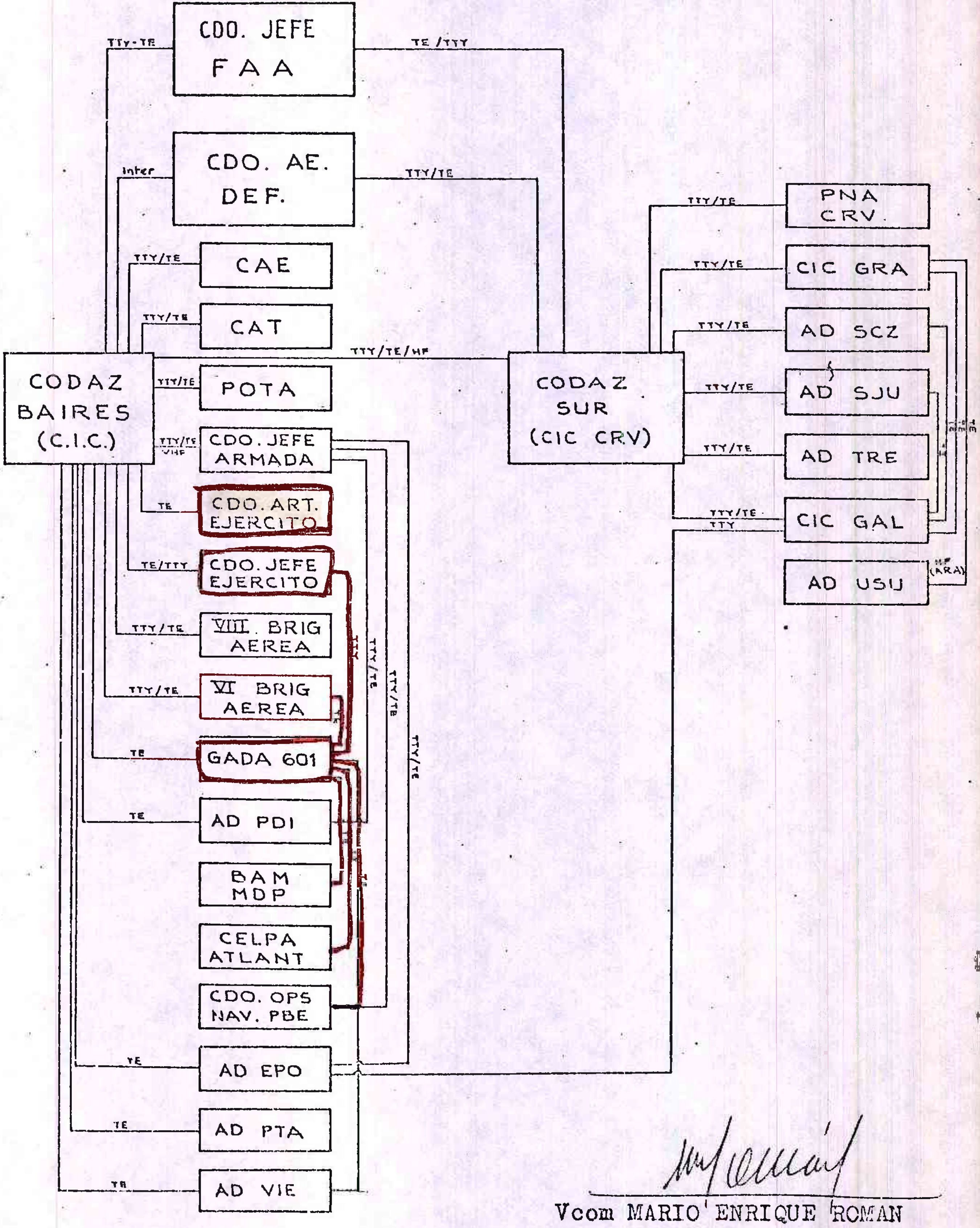
140 R

SECRETO

APENDICE 2 AL ANEXO
"GOLF" (COMUNICACIONES)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

RED DE COMANDO Y ADMINISTRACION


CDO. JEFE FAA
TTy-TE
TE /TTY
CDO. AE. DEF.
Inter
TTY/TE
CAE
TTY/TE
CAT
TTY/TE
CODAZ BAIRES (C.I.C.)
TTY/TE/HF
POTA
TTY/TE
CDO. JEFE ARMADA
TTY/TE VHF
CDO. ART. EJERCITO
TE
CDO. JEFE EJERCITO
TE/TTY
VIII. BRIG AEREA
TTY/TE
VI BRIG AEREA
TTY/TE
GADA 601
TE
AD PDI
TE
BAM MDP
CELPA ATLANT
CDO. OPS NAV. PBE
AD EPO
TE
AD PTA
TE
AD VIE
TE
TTY
TTY/TE
TTY/TB
TTY/TE
CODAZ SUR (CIC CRV)
PNA CRV.
TTY/TE
CIC GRA
TTY/TE
AD SCZ
TTY/TE
AD SJU
TTY/TE
AD TRE
TTY/TE
CIC GAL
TTY/TE
TTY
AD USU
HF (ARA)

Vcom MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

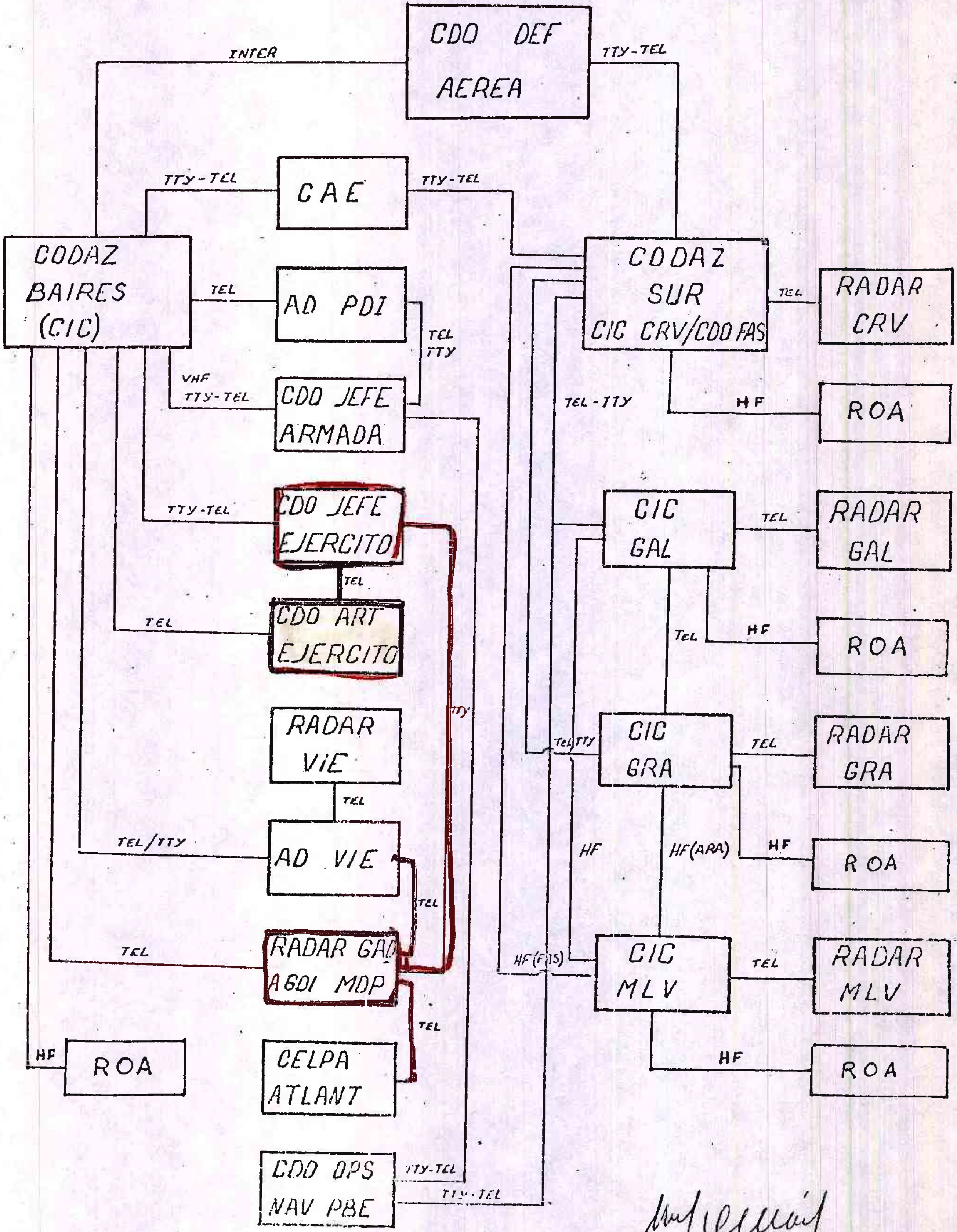
SECRETO
1-1

SECRETO

APENDICE 3 AL ANEXO
"GOLF" (COMUNICACIONES)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO 19 ABR 82

RED DE VIGILANCIA AEREA


CDO DEF AEREA
INTER
TTY-TEL
CAE
TTY-TEL
TTY-TEL
CODAZ BAIRES (CIC)
TEL
AD PDI
TEL TTY
VHF TTY-TEL
CDO JEFE ARMADA
CODAZ SUR CIC CRV/CDO FAS
TEL
RADAR CRV
TEL-TTY
HF
ROA
TTY-TEL
CDO JEFE EJERCITO
TEL
TEL
CDO ART EJERCITO
CIC GAL
TEL
RADAR GAL
TEL
HF
ROA
TTY
RADAR VIE
TEL
TEL/TTY
AD VIE
TEL
TEL/TTY
CIC GRA
TEL
RADAR GRA
HF
HF(ARA)
HF
ROA
TEL
RADAR GAD 601 MDP
TEL
HF(FAS)
CIC MLV
TEL
RADAR MLV
HF
ROA
HF
ROA
CELPA ATLANT
CDO OPS NAV PBE
TTY-TEL
TTY-TEL

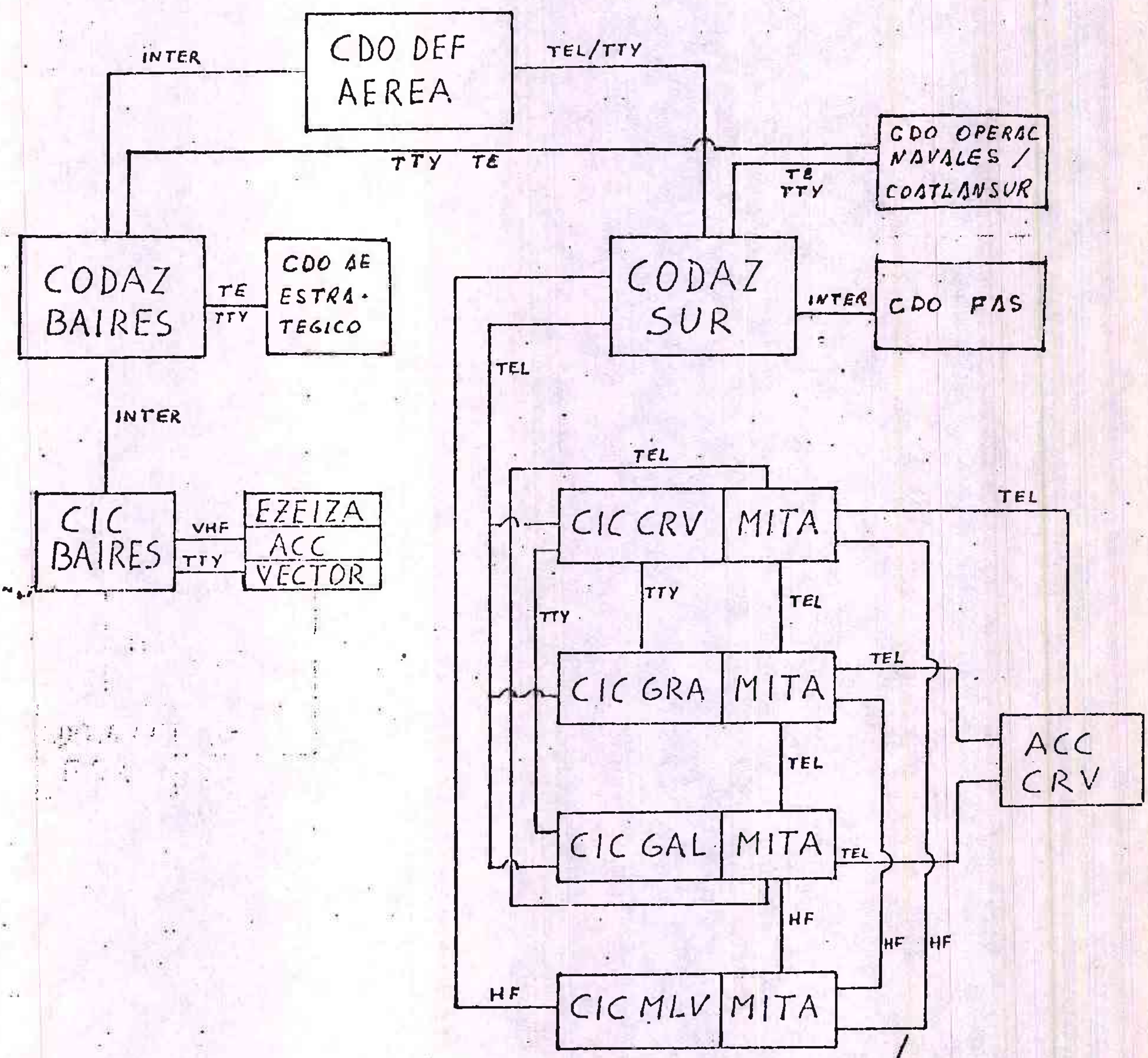
Vcom MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

SECRETO

APENDICE 4 AL ANEXO
"GOLF" (COMUNICACIONES)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

RED DE IDENTIFICACION AEREA


CDO DEF AEREA
INTER
TEL/TTY
TTY TE
CDO OPERAC NAVALES / COATLANSUR
TE TTY
CODAZ BAIRES
TE TTY
CDO AE ESTRATEGICO
CODAZ SUR
INTER
CDO FAS
INTER
TEL
CIC BAIRES
VHF TTY
EZEIZA
ACC
VECTOR
TEL
CIC CRV
MITA
TEL
TTY
TTY
TEL
CIC GRA
MITA
TEL
ACC CRV
TEL
CIC GAL
MITA
TEL
HF
HF
HF
HF
CIC MLV
MITA

Vcom MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

FOLIO 145

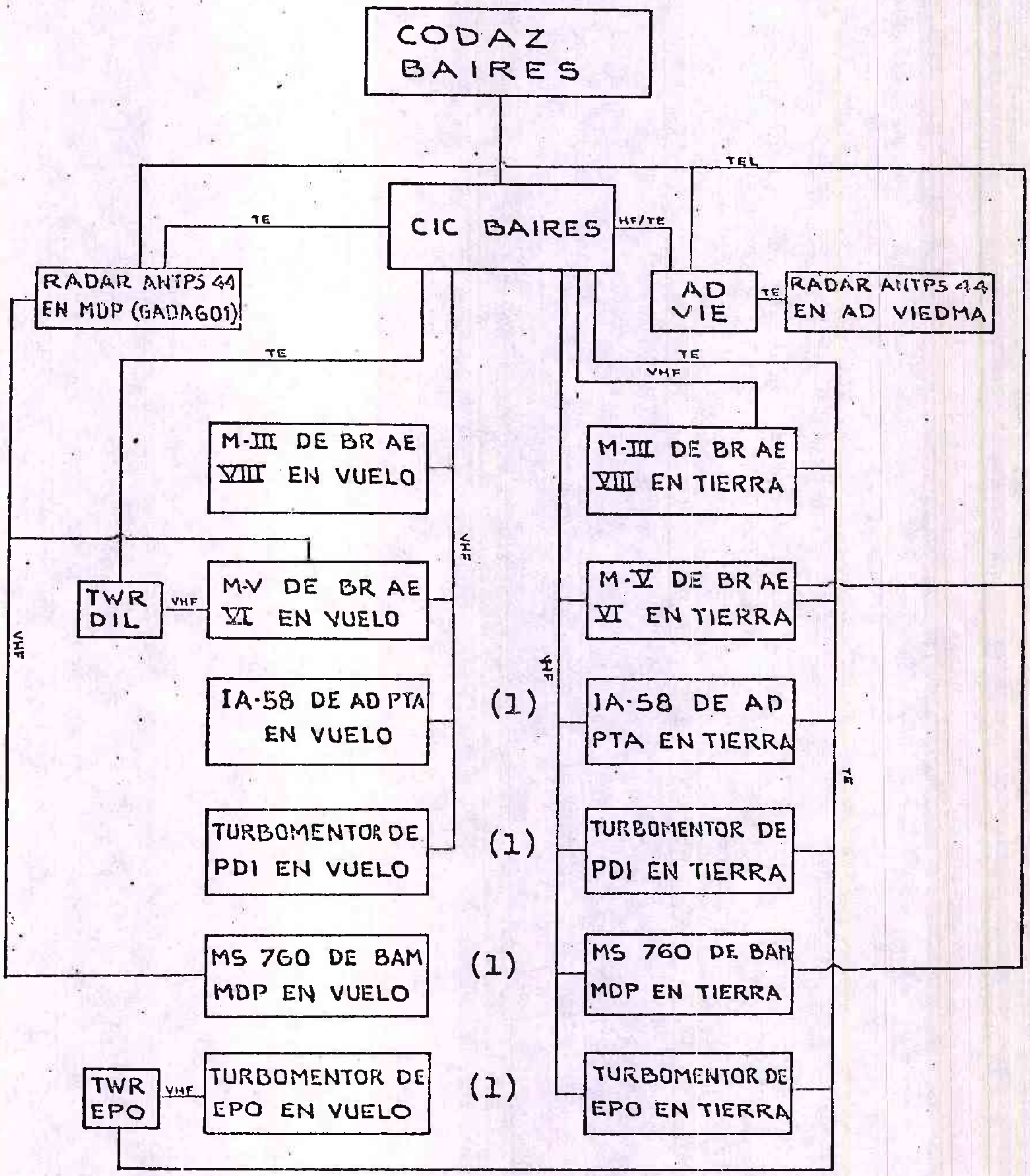
143

SECRETO

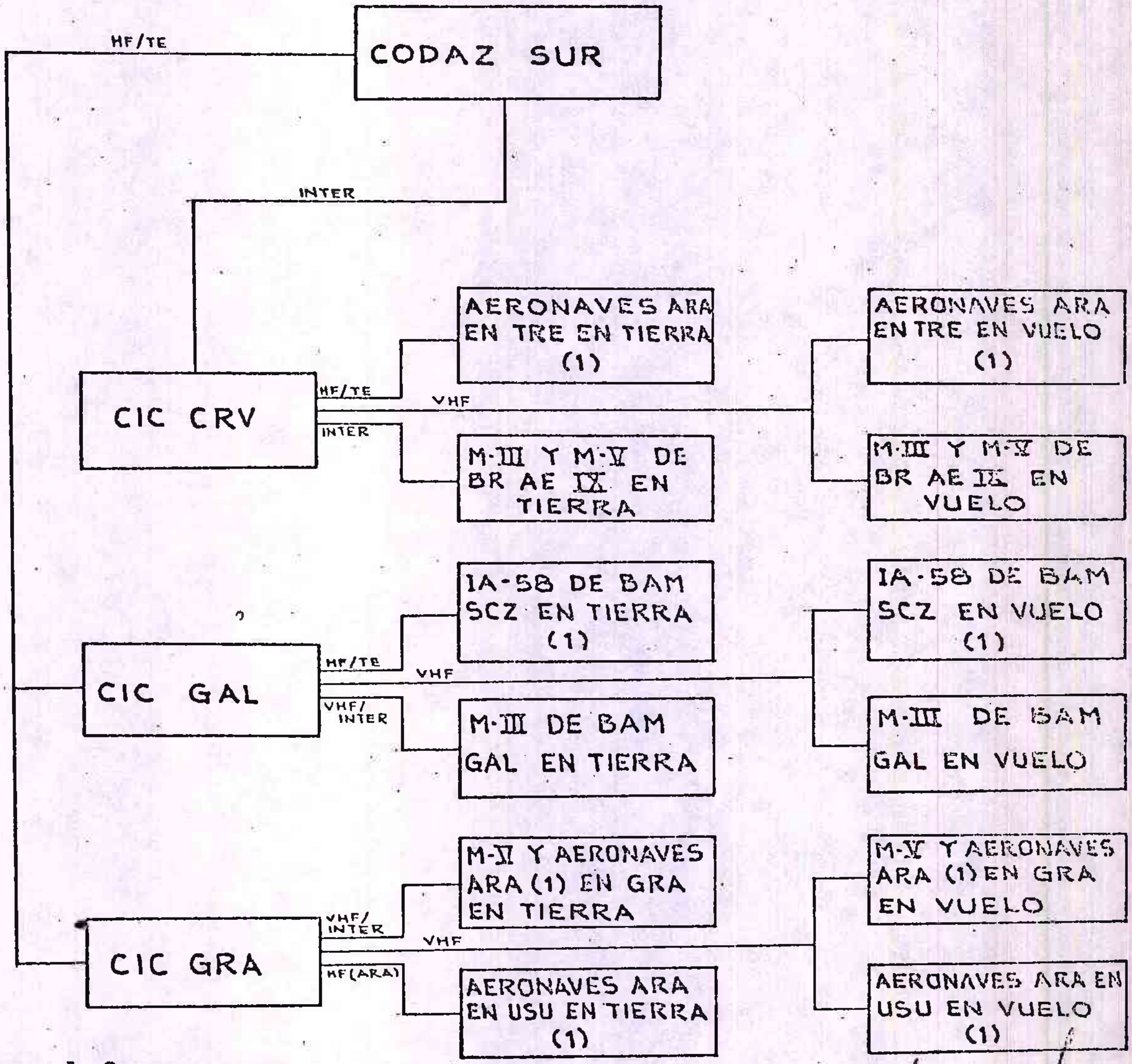
APENDICE 5 AL ANEXO
"GOLF" (COMUNICACIONES

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

RED DE CONTROL AEREO


CODAZ BAIRES
TEL
TE
CIC BAIRES
HF/TE
RADAR ANTPS 44 EN MDP (GADA601)
AD VIE
TE
RADAR ANTPS 44 EN AD VIEDMA
TE
TE
VHF
M-III DE BR AE VIII EN VUELO
M-III DE BR AE VIII EN TIERRA
VHF
TWR DIL
VHF
M-V DE BR AE VI EN VUELO
M-V DE BR AE VI EN TIERRA
VHF
VHF
IA-58 DE AD PTA EN VUELO
(1)
IA-58 DE AD PTA EN TIERRA
TE
TURBOMENTOR DE PDI EN VUELO
(1)
TURBOMENTOR DE PDI EN TIERRA
MS 760 DE BAM MDP EN VUELO
(1)
MS 760 DE BAM MDP EN TIERRA
TWR EPO
VHF
TURBOMENTOR DE EPO EN VUELO
(1)
TURBOMENTOR DE EPO EN TIERRA

FOLIO 146


CODAZ SUR
HF/TE
INTER
CIC CRV
HF/TE
VHF
INTER
AERONAVES ARA EN TRE EN TIERRA (1)
M-III Y M-V DE BR AE IX EN TIERRA
AERONAVES ARA EN TRE EN VUELO (1)
M-III Y M-V DE BR AE IX EN VUELO
CIC GAL
HF/TE
VHF
VHF/ INTER
IA-58 DE BAM SCZ EN TIERRA (1)
M-III DE BAM GAL EN TIERRA
IA-58 DE BAM SCZ EN VUELO (1)
M-III DE BAM GAL EN VUELO
CIC GRA
VHF/ INTER
VHF
HF(ARA)
M-VI Y AERONAVES ARA (1) EN GRA EN TIERRA
AERONAVES ARA EN USU EN TIERRA (1)
M-V Y AERONAVES ARA (1) EN GRA EN VUELO
AERONAVES ARA EN USU EN VUELO (1)

(1) Para defensa contra helicópteros

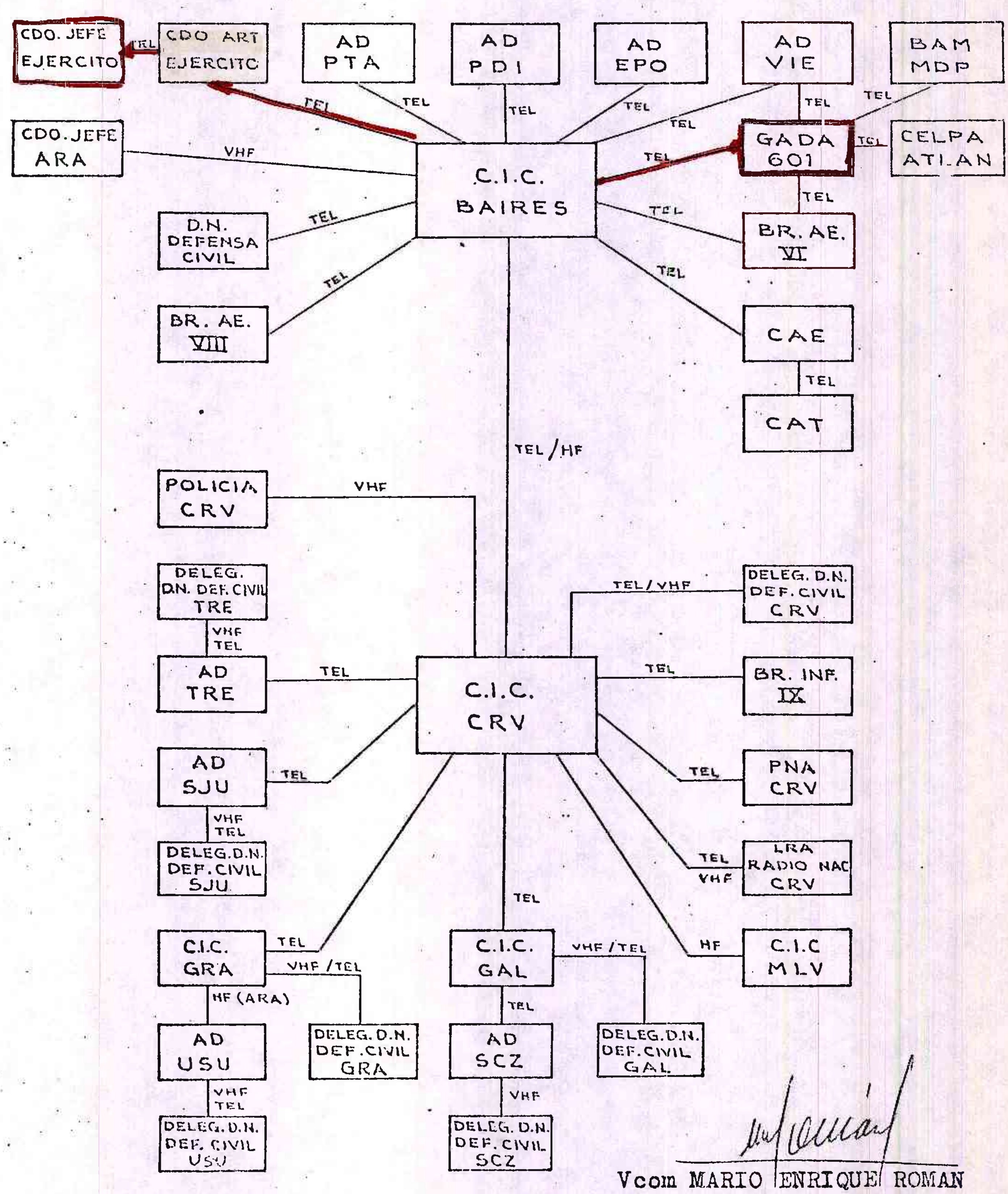
Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

SECRETO

APENDICE 6 AL ANEXO
"GOLF" (COMUNICACIONES)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

RED DE ALARMA AEREA


CDO. JEFE EJERCITO
TEL
CDO ART EJERCITO
AD PTA
AD PDI
AD EPO
AD VIE
BAM MDP
TEL
TEL
TEL
TEL
TEL
TEL
TEL
CDO. JEFE ARA
VHF
GADA 601
TEL
CELPA ATLAN
C.I.C. BAIRES
TEL
TEL
D.N. DEFENSA CIVIL
TEL
BR. AE. VI
TEL
TEL
BR. AE. VIII
CAE
TEL
CAT
TEL/HF
POLICIA CRV
VHF
DELEG. D.N. DEF. CIVIL TRE
TEL/VHF
DELEG. D.N. DEF. CIVIL CRV
VHF TEL
AD TRE
TEL
C.I.C. CRV
TEL
BR. INF. IX
AD SJU
TEL
PNA CRV
TEL
VHF TEL
DELEG. D.N. DEF. CIVIL SJU
LRA RADIO NAC CRV
TEL
VHF
TEL
C.I.C. GRA
TEL
VHF/TEL
C.I.C. GAL
VHF/TEL
HF
C.I.C MLV
HF (ARA)
TEL
AD USU
DELEG. D.N. DEF. CIVIL GRA
AD SCZ
DELEG. D.N. DEF. CIVIL GAL
VHF TEL
VHF
DELEG. D.N. DEF. CIVIL USU
DELEG. D.N. DEF. CIVIL SCZ

Vcom MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

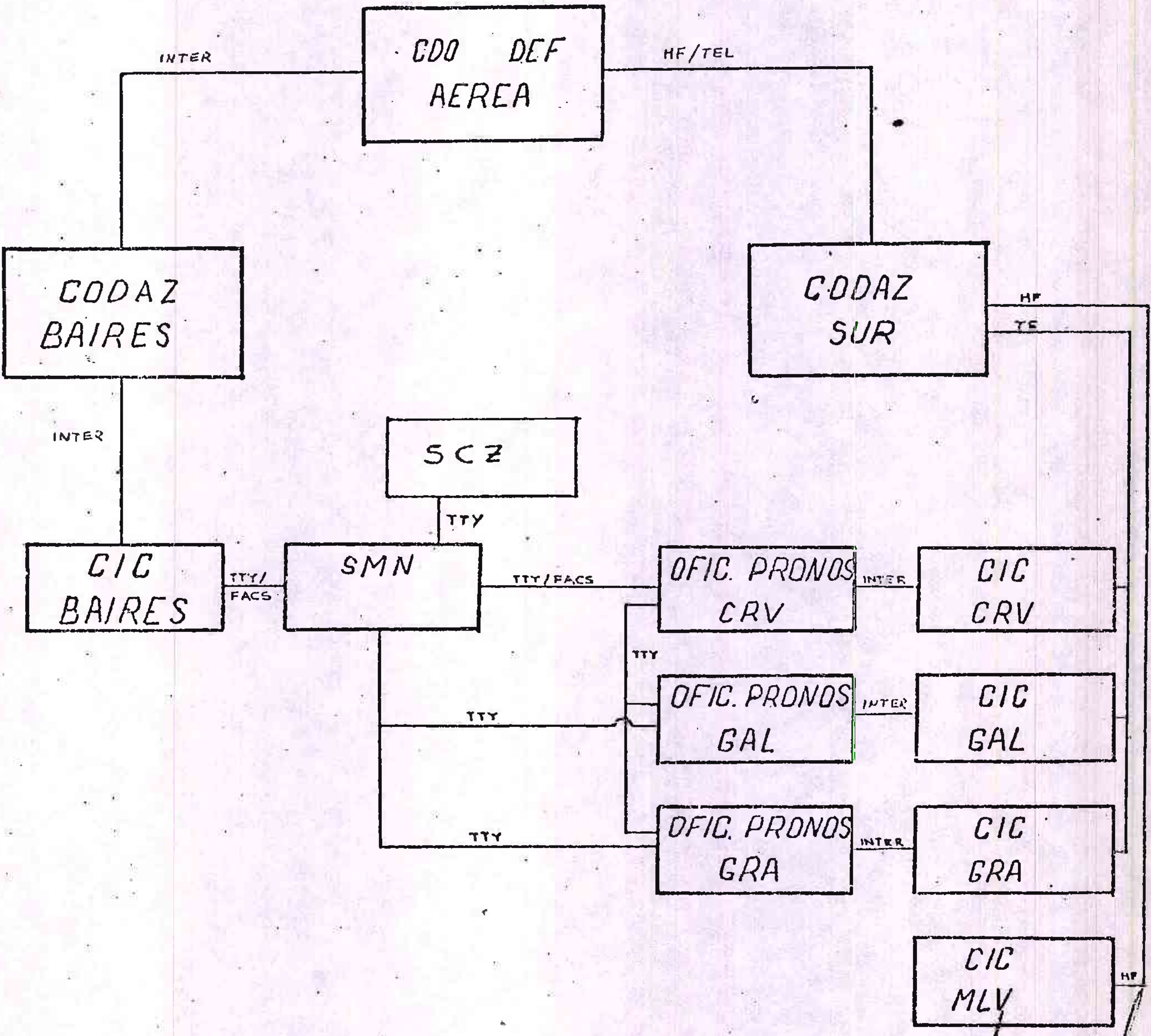
SECRETO

SECRETO

APENDICE 7 AL ANEXO
"GOLF" (COMUNICACIONES)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

RED DE METEOROLOGIA


CDO DEF AEREA
INTER
HF/TEL
CODAZ BAIRES
CODAZ SUR
HF
TE
INTER
SCZ
TTY
CIC BAIRES
TTY/FACS
SMN
TTY/FACS
OFIC. PRONOS CRV
INTER
CIC CRV
TTY
TTY
OFIC. PRONOS GAL
INTER
CIC GAL
TTY
OFIC. PRONOS GRA
INTER
CIC GRA
CIC MLV
HF

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

FOLIO 149

SECRETO

APENDICE 8 AL ANEXO
"GOLF" (COMUNICACIONES

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

TABLA DE AUTENTICACION

DIA	ENTR. SALI.	R	Z	I	K	N	P	O	X	C	S	E	H	T	L
01/17	C	AB	ED	XA	LB	CA	BC	FA	HA	IB	KA	MA	NA	PW	OX
02/18	V	HC	OJ	PR	XE	LF	RC	EG	BD	NJ	CD	KC	ID	MD	SB
03/19	S	NW	RF	SE	HE	AC	XH	LA	OF	EL	PK	KE	BQ	IF	MF
04/20	D	KH	MN	TA	NT	UW	LC	RK	FG	VJ	IH	PG	SI	OI	AY
05/21	L	JA	OV	MP	SK	PE	XK	LD	AD	FE	KF	NK	TW	BS	RW
06/22	X	PI	TG	KJ	LE	XM	MS	CT	OT	JB	SM	AZ	IJ	RM	NG
07/23	Y	AJ	OM	RI	KL	PN	TK	XR	LX	MT	FJ	ND	ST	IM	BW
08/24	M	SV	RE	WR	LO	OP	UK	NH	UH	PS	MW	FL	VK	TM	EP
09/25	P	PV	LP	SW	JV	AN	RJ	GK	HW	XS	NM	MH	OB	BY	IN
10/26	F	MJ	TP	OE	LR	FP	CO	PF	GY	SF	JC	UO	NP	VW	RL
11/27	J	NS	TE	PD	RO	CM	SC	LS	BN	AR	HU	GW	MI	ON	ER
12/28	A	PL	UG	TC	NV	CK	FR	MO	XU	SG	LT	VC	GO	RP	OK
13/29	G	LU	OR	GF	MU	RU	SL	NI	TI	BP	UV	JF	EV	WT	PO
14/30	N	UD	LV	PT	EN	GM	NB	JI	MR	XW	SN	HP	OW	TD	RG
15/31	B	HL	RB	OC	TO	JL	LW	UA	GJ	IP	PA	CI	SP	MV	NF
16	O	ET	NL	FU	MB	JN	PJ	HI	OG	LX	RH	XY	CF	KR	GB

SECRETO

SECRETO

TABLA DE AUTENTICACION

MODO DE EMPLEO

1º) La estación o corresponsal llamado cuendo desea autenticar una comunicación o llamada, solicitará a la estación o corresponsal que llama: "AUTENTICAR"

2º) Una vez que la estación transmisora conteste "listo" la estación llamada con su tabla toma una letra de la comumna vertical (de la izquierda) que corresponde al día de la transmision, ejemplo S y una letra cualquiera de la columna horizontal (de arriba) ejemplo T y le transmite lo siguiente:

a) ST (Sierra-Tango)

3º) La estación transmisora a continuación deberá responder el bigrama que corresponde a la intersección de ambos columna

Ejemplo:

a) IF (India-Foxtrox)

4º) A partir de este momento se puede cursar el tráfico ó la información que se deseara.-

Vcom MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

SECRETO

03

APENDICE 9 AL ANEXO
"GOLF" (COMUNICACIONES)

COPIA Nº
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

TABLA DE RADIOFRECUENCIAS

CIRCUITO	CORRESPONSAL	FRECUENCIA	OBSERVACIONES
F1	CIC BAIRES - CIC GAL CIC CRV	20 Mts - 4099 - 4102 40 Mts - 7553 - 7627 80 Mts - 15004 -15007	
F2	CIC BAIRES - PDI PTA DIL MDP EPO	40 Mts - 3786 - 80 Mts - 7497 -	
F3	CIC GAL - AD SCZ	40 Mts - 3980 - 80 Mts - 6980 -	
F4	CIC BAIRES - GADA 601	40 Mts - 4504.5 80 Mts - 9297.5	CIRCUITO PREVISTO NO ESTABLECIDO
F5	CIC BAIRES - COARA	143.970	
F6	CIC BAIRES - COARA - COEJER		

1571

Vcom MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

APENDICE 10 AL ANEXO
"GOLF" (COMUNICACIONES)

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

CODIGO DE FRECUENCIAS

FRECUENCIAS	CODIFICADO
3465.5	VICTORIA 1
3756	VICTORIA 2
3786	VICTORIA 3
3834.5	VICTORIA 4
3808	VICTORIA 5
3963	VICTORIA 6
4099	VICTORIA 7
4102	VICTORIA 8
4504.5	VICTORIA 9
6907	VICTORIA 10
6959	VICTORIA 11
6980	VICTORIA 12
7407	VICTORIA 13
7497	VICTORIA 14
7500	VICTORIA 15
7553	VICTORIA 16
7627	VICTORIA 17
9297.5	VICTORIA 18
14380	VICTORIA 19
15004	VICTORIA 20
15007	VICTORIA 21
3980	VICTORIA 22
4915	VICTORIA 23
7329	VICTORIA 24

1548

SECRETO

7814	VICTORIA 25
8813	VICTORIA 26
14357	VICTORIA 27
14360	VICTORIA 28
14553	VICTORIA 29

Vcom MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

(1)

SECRETO

ANEXO "HOTEL" (ASUNTOS
JURIDICOS) AL PO 1/82
"CABURE AZUL Y BLANCO"

COPIA Nº 03
COMANDO DE DEFENSA AEREA
MERLO
19 ABR 82

---

1. Con respecto a los Asuntos Jurídicos se tendrá en cuenta lo especificado en el Anexo "HOTEL" del PC CDA 1/81 "CABURE".

Vicecomodoro MARIO ENRIQUE ROMAN
Jefe Departamento Planes

SECRETO

135

Organización Nacional

Abastecimiento

FOLIO
EMGE

87 Doc.
123 Fol.
DC 2007

2012

Caja 21

Doc 87
Fol 123
2007

"D.G.S.E.-R.A.-" USO OFICIAL